AÉRO JOURNAL

N°40
BIMESTRIEL
DÉC 04 - JAN 05

DOSSIER

DEWOITINE D.500 - 510
LE CHASSEUR À LA FRANÇAISE

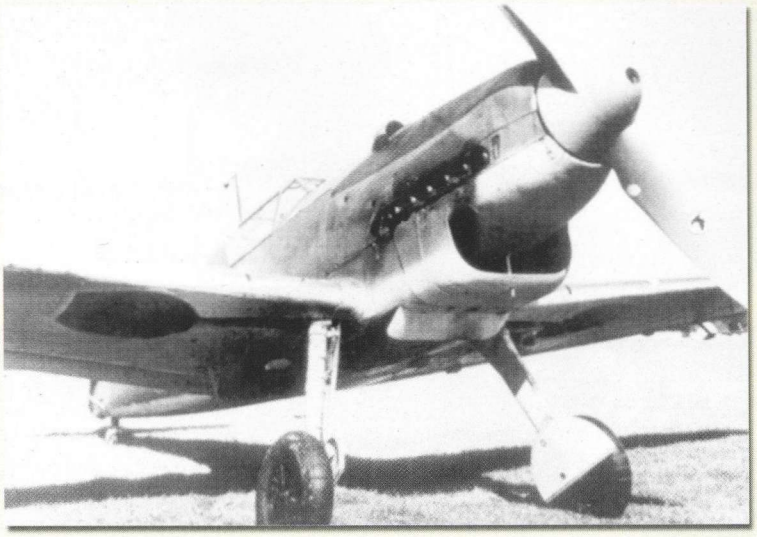
LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC III/9

LES CATALINA NÉO-ZÉLANDAIS

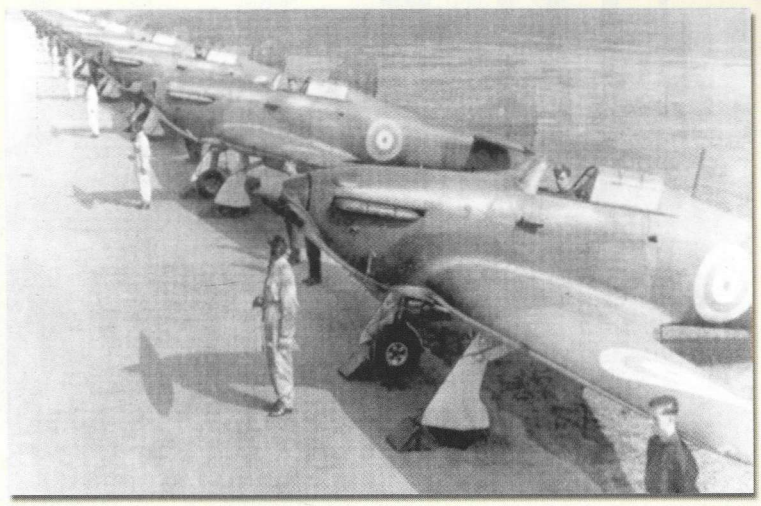
HELMUT RIX
Pilote au II./JG 301

M 04873 - 40 - F: 6,95 € - RD

Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros



Un des premiers Messerschmitt Bf 109B-1 dont les livraisons débutèrent en février 1937. Certes, l'appareil était encore équipé d'un moteur Junkers Jumo peu performant et d'une hélice bipale en bois à pas fixe, mais il n'en possédait pas moins une marge confortable sur les meilleurs avions de chasse français.



Encore imparfait, le Hurricane Mk. I fait son apparition au sein du N° 111 *Squadron* à Northolt la veille de Noël 1937. En juin 1938, la RAF a pris livraison de 50 des 80 machines du premier lot.

AÉRO-JOURNAL N° 40 – Décembre 2004 - janvier 2005

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Le grand tournant

Si l'on souligne toujours et à juste raison le bond technologique réalisé au cours de la Seconde Guerre mondiale, qui nous a fait passer en moins de six ans du Gloster Gladiator au Gloster Meteor, on néglige fréquemment le fait que cette rapide évolution n'a été possible que grâce à un autre bond qui s'est opéré entre 1934 et 1936. Bien qu'il ait sans doute moins marqué les esprits, il n'en a pas moins été majeur.
Une meilleure maîtrise du travail du métal chez les avionneurs va permettre de voir arriver en l'espace de deux ans des avions que l'on peut réellement qualifier de modernes : de construction entièrement métallique, monocoques à revêtement travaillant, monoplans à aile basse cantilever équipée de volets de courbure, à moteur en V refroidis par liquide entraînant une hélice à pas variable, avec train rentrant et cabine fermée. La radio, le collimateur, l'inhalateur font désormais partie de l'équipement standard. Les ingénieurs travaillent aussi sur l'augmentation de la puissance de feu, soit en multipliant les armes de bord, soit en accroissant leur calibre.
Seule la frilosité des états-majors, souvent constitués par d'anciens de la Grande Guerre, autorisera la poursuite de la construction de biplans classiques armés de pétoires (jusqu'en 1942 en ce qui concerne les Italiens, pourtant innovateurs en matière de construction aéronautique).
Ces deux années sont également marquées par le réarmement allemand et la naissance de la Luftwaffe ainsi que par l'émergence des grandes théories sur l'aviation stratégique. Ces événements ont une répercussion considérable sur la modernisation des flottes aériennes.
Sans que cette évolution passe inaperçue des responsables du ministère de l'Air, ceux-ci, dans le louable souci de soutenir la construction aéronautique française, qui n'a d'industrie que le nom, lancent leur « politique des prototypes ». Elle ne débouche que sur des avions généralement sans avenir dont les commandes, pourtant modestes, ne peuvent même pas être honorées dans les temps impartis par manque de fonds propres des entreprises et en raison de délais fixés de manière irréaliste par les pouvoirs publics.
Pour bénéfique qu'elle sera à terme, la nationalisation du secteur aéronautique intervient au plus mauvais moment, lors du grand tournant technologique. Déjà handicapés par leur incapacité à investir, les avionneurs voient leurs plans de charge bousculés par une réorganisation en profondeur qui les oblige à repenser leurs méthodes de travail sans forcément recevoir en contre-partie les budgets nécessaires.
Le petit chasseur monoplan Dewoitine est exemplaire à cet égard. Sorti en 1934, le D.500 attire tous les regards par son allure résolument moderne et ses hautes performances. En août 1934, le prototype de son successeur tout désigné, le D.510, est le premier avion de combat français à dépasser les 400 km/h en palier. Le problème, c'est que les premiers modèles de série du D.510 ne seront livrés qu'en octobre 1936. À cette époque, ils sont déjà dépassés.
Les premiers Messerschmitt Bf 109B-1 sortent de l'usine d'Augsbourg en février 1937 et, la même année, le N° 111 *Squadron* reçoit ses quatre premiers Hurricane Mk. I en cadeau de Noël. Le Morane 406, premier chasseur français moderne de deuxième génération, n'apparaît en unité qu'en janvier 1939. Le fossé qui s'est creusé à partir de 1936 est si profond que pour accélérer la production, le ministère oblige la SNCAM à accepter une commande de MS.406, ce qui contraint Émile Dewoitine à abandonner l'étude du D.520 pendant près d'un an; un retard qu'il ne pourra jamais combler et qui aura des répercussions considérables.

CJE

SOMMAIRE

DOSSIER

8 **LE CHASSEUR À LA FRANÇAISE**
La famille Dewoitine D.501 - D.510

Lorsqu'il entre en service en mars 1935, le Dewoitine D.500 est le premier chasseur moderne de l'armée de l'Air et suscite l'admiration dans le monde entier par ses innovations techniques et ses performances. Son successeur – le D.510 – ne précède que de six mois le Messerschmitt Bf 109B.
En trois ans, un énorme fossé s'est creusé entre les chasseurs modernes de première génération et ceux qui vont participer aux premières campagnes de la Seconde Guerre mondiale.

LES HOMMES

60 Helmut Rix : mon premier combat fut aussi le dernier...

LES MACHINES

40 La baleine et les radars : le Douglas EF-10 au Viêt Nam
50 Un Hudson sur le sol irlandais
52 Les Catalina néo-zélandais
72 Une belle prise

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

45 Le CAC Wackett

LES UNITÉS

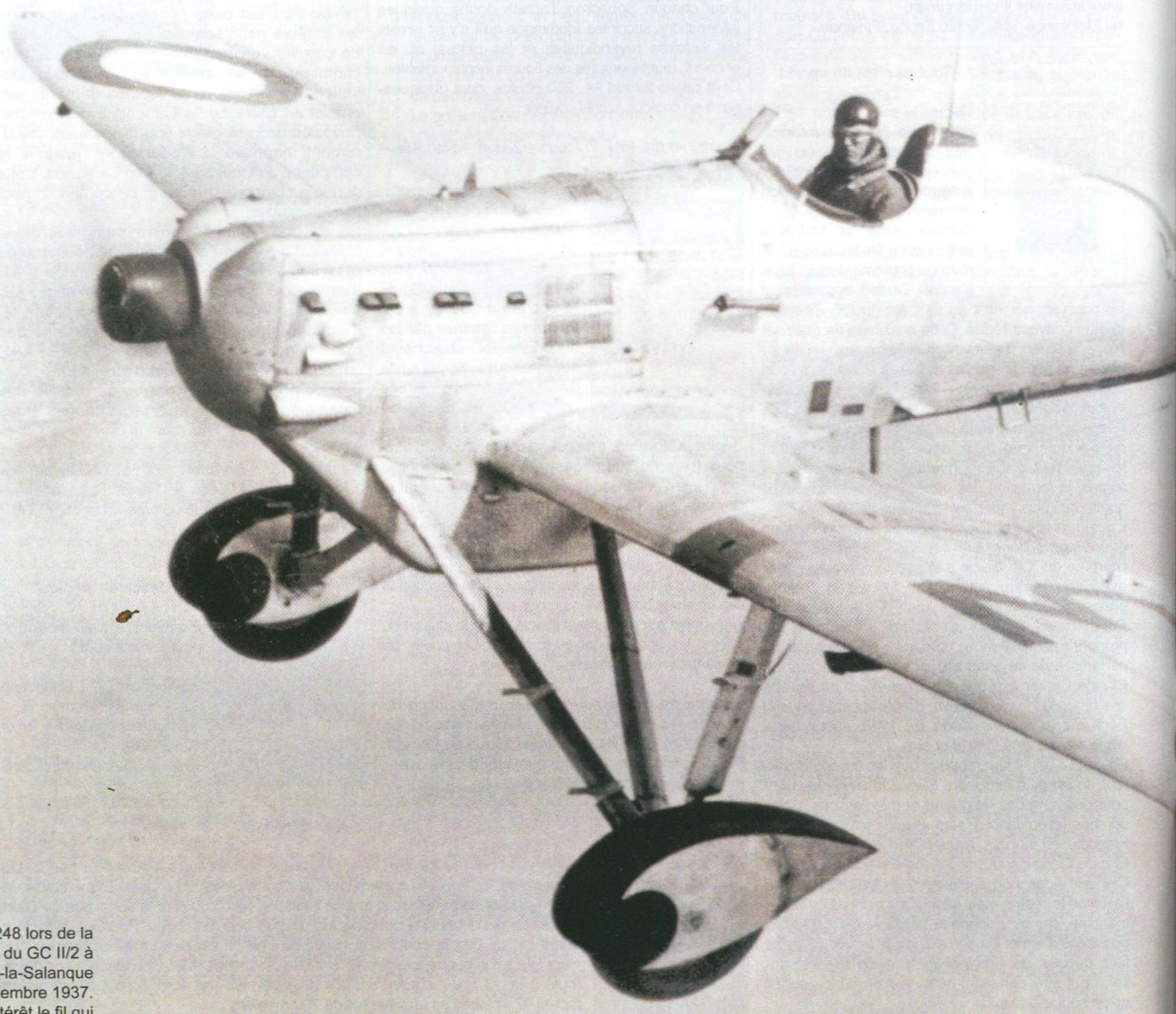
66 Insurrection en Malaisie
70 Le GC III/9

RUBRIQUES

6 Aérobibliothèque
55 Reçu cinq sur cinq

LE CHASSEUR À LA

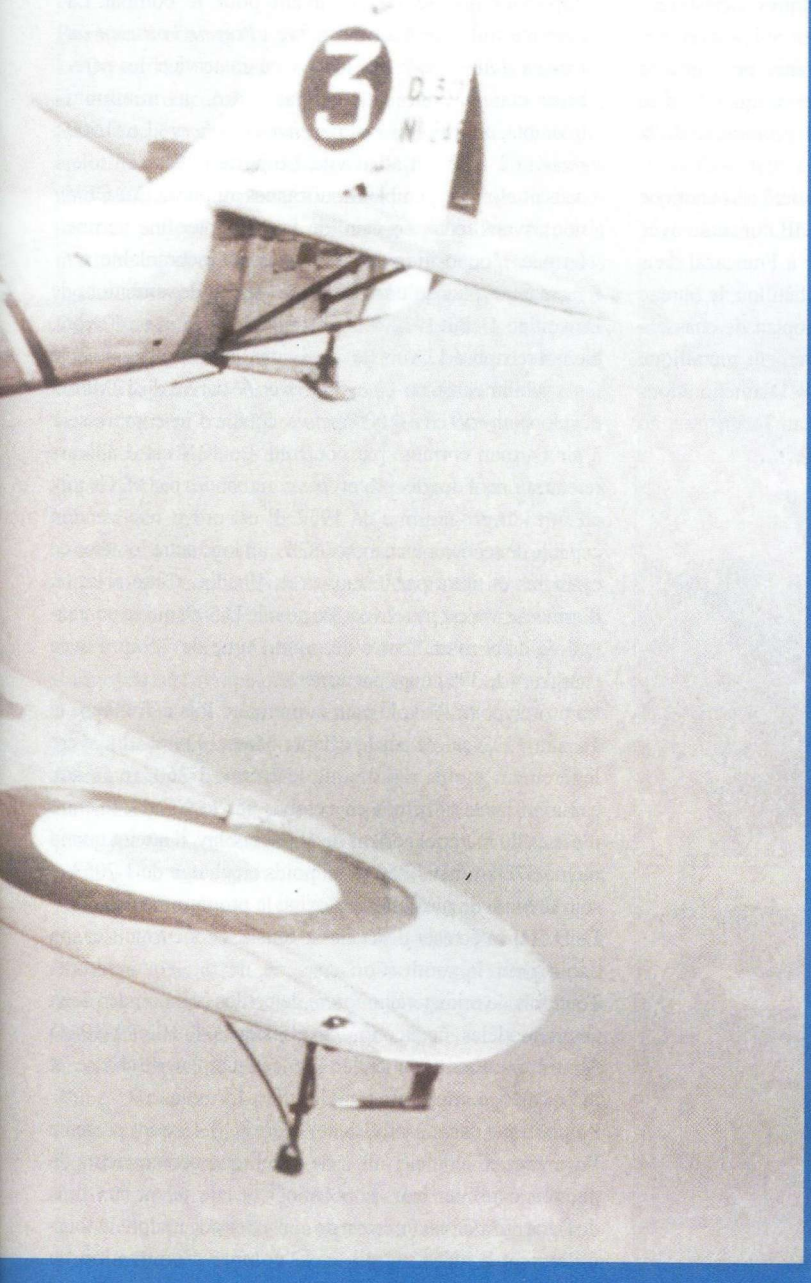
LA FAMILLE DEWOITINE D.500



Le D.501 n° 248 lors de la campagne de tir du GC II/2 à Saint-Laurent-de-la-Salanque en septembre 1937. On notera avec intérêt le fil qui part de la béquille, entoure l'antenne ventrale et se divise ensuite en deux pour venir s'attacher aux pattes de train. (Collection J. Mutin)

FRANÇAISE

D.510



Lorsqu'il entre en service en mars 1935, le Dewoitine D.500 est le premier chasseur moderne de l'armée de l'Air et suscite l'admiration dans le monde entier par ses innovations techniques et ses performances.
Son successeur – le D.510 – ne précède que de six mois le Messerschmitt Bf 109B.
En trois ans, un énorme fossé s'est creusé entre les chasseurs modernes de première génération et ceux qui vont participer aux premières campagnes de la Seconde Guerre mondiale.

Christian-Jacques Ehrengardt

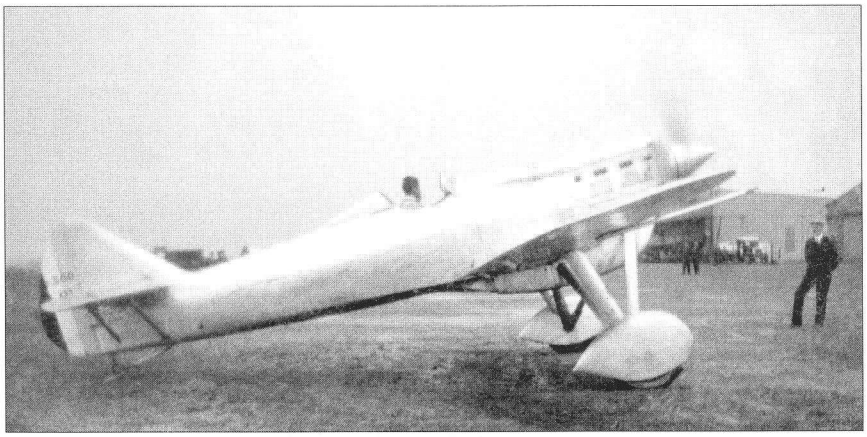
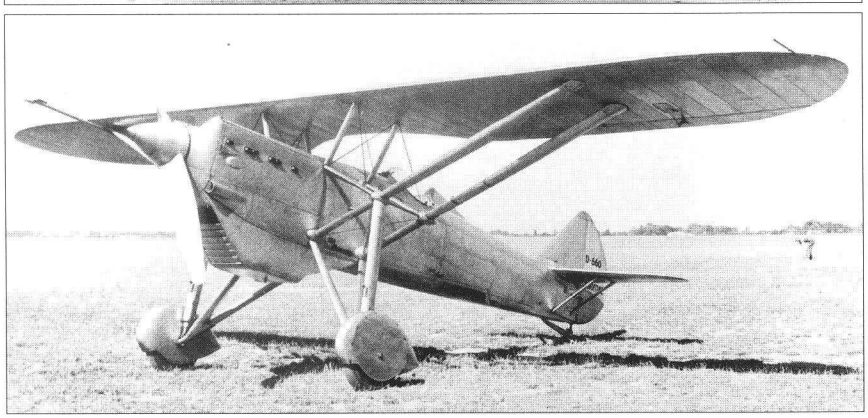


Photo amateur du D.500 n° 01 au roulage après son premier vol le 18 juin 1932. Tout le personnel de l'usine attend Marcel Doret. (Collection R. Danel)

Quand il décide de présenter un projet au programme C1 de 1930, devant pourvoir au remplacement des sesquiplans Nieuport, Émile Dewoitine est loin d'être un inconnu. Pourtant, ses réalisations passées ont rencontré peu de succès, si ce n'est, dans une certaine mesure, à l'exportation. Les qualités des avions ne sont pas en cause, puisque quelques-uns ont à leur actif plusieurs records du monde. Après quelques vicissitudes financières, Émile Dewoitine s'est exilé en Suisse avec son équipe d'ingénieurs. Il est rappelé en France peu après la création du ministère de l'Air par M. Albert Caquot, chef de la Direction technique et industrielle et promoteur de la « politique des prototypes ».

Émile Dewoitine fonde alors la SAF (Société aéronautique française), qui est en fait une sorte de GIE constitué avec Lioré-et-Olivier, et ouvre l'usine Pasteur à Francazal dans les faubourgs de Toulouse. De retour à Châtillon, le bureau d'études s'attelle à la création d'un monoplan de chasse à aile cantilever et de construction entièrement métallique auquel est donné la dénomination de D.38. D'améliorations en améliorations, Dewoitine en arrive au D.50, puis au D.50bis, qui va être rebaptisé D.500 pour participer à l'appel d'offres du programme C1.

Pour prouver que la formule du D.500 est la bonne, Émile Dewoitine va jusqu'à financer la construction du D.560 reprenant la cellule du D.500 sur laquelle sont successivement montées une aile « à la mode PZL » et une aile parasol. L'appareil s'avéra plus lent dans les deux configurations, l'aile de mouette oblitérant en outre la visibilité du pilote vers l'avant. (Collection R. Danel)



Vainqueur haut la main

En raffinant ses études précédentes, Dewoitine parvient à dessiner un monoplan à aile basse cantilever, de construction entièrement métallique (y compris le révêtement des gouvernes), présentant une structure d'aile originale à un seul longeron, en avant duquel le caisson de bord d'attaque travaille en torsion. Pour réponde aux exigences du programme, le train est fixe, mais à voie large et caréné, le poste de pilotage est à l'air libre et, à l'emplanture du bord de fuite de l'aile, une échancrure est censée améliorée la visibilité vers le bas. Ces choix ne sont naturellement pas ceux d'Émile Dewoitine mais du STAé (Service technique de l'aéronautique), contre lequel l'ancien pilote d'essai Jacques Lecarme, qui en faisait pourtant partie, ne mâche pas ses mots :

> « L'état-major avait exigé une forte échancrure au bord de fuite, à la racine d'aile, pour la visibilité à la verticale. Il est assez étrange que ce secteur ait paru beaucoup plus important que le secteur avant pour le combat. La doctrine militaire était définitive : "*on ne voit rien au travers d'une vitre*". Sur les avions en service, les pare-brise étaient donc réduits, par ordre, au minimum tolérable, *pour pouvoir se pencher au dehors* ! Le D.500 montait à 8 000 et allait vite. Le poste ouvert, en tôle, causait alors de pénibles souffrances au pilote. Au CEV nous avons tenté, en vain, de faire adopter une verrine fermée. L'opposition de l'état-major fut inébranlable. »

Il ne manque plus qu'un moteur à la hauteur des ambitions de Dewoitine. Début 1932, Hispano-Suiza présente son 12Xbrc, bientôt rebaptisé 12Xbrs (le « c » signifiant compresseur et le « s » suralimenté), un 12 cylindres en V dérivé du 12Mbr et développant 650 ch à 4 000 mètres, équipé d'un compresseur à air Farman entraîné par courroie. Le 12X est d'ailleurs retenu sur neuf des dix prototypes commandés par M. Caquot au titre du programme de 1932. Il est prévu une version capable de recevoir un canon de 20 mm logé entre les têtes de cylindres et tirant par le moyeu de l'hélice. Cette solution d'armement n'est pas envisagée pour le D.500, qui se contentera de deux mitrailleuses de capot Darne de 7,5 mm avec chargeurs de 300 coups par arme.

Le prototype n° 01 vole pour la première fois à Toulouse le 18 juin 1932, piloté par le célèbre Marcel Doret. Il s'avère légèrement moins rapide que le Bernard 260, mais aux essais officiels effectués en octobre par le CEMA (Centre d'essais du matériel aérien) de Villacoublay, il atteint quand même 372 km/h à 4 750 m au poids en charge de 1 705 kg, soit 22 km/h de plus que ne l'exige le programme officiel.

Le D.500 va écraser de sa classe tous ses concurrents et son choix pour la production en série ne fait aucun doute. Toutefois, le ministère honorera de petites commandes deux autres modèles, beaucoup plus classiques, le Blériot-SPAD 510, ultime aboutissement en France du biplan de chasse, et le Loire 46, compromis entre les deux formules.

La politique des « prototypes » chère à M. Caquot présente l'avantage d'avoir permis à de nombreux constructeurs de pouvoir exprimer leurs conceptions et leur talent aux frais de l'état. Toutefois, force est de constater que malgré le fourmillement d'idées neuves et la volonté d'innovation, la

RÉPARTITION DU PREMIER MARCHÉ		
Usine	Prototypes	Série
Dewoitine	D.510 n° 48, 56 D.511 n° 01	D.500 n° 47, 49, 55 D.500 n° 57, 59 à 61 D.501 n° 50 à 54
Lioré-et-Ol.		D.500 n° 07 à 46 D.501 n° 02 à 06

plupart d'entre eux ont fait preuve d'un classicisme prudent. L'inconvénient de cette politique, c'est que dans une sorte de souci d'équilibre, le ministère s'est entêté à commander plusieurs modèles, dont certains en petite quantité, de sorte que, contrairement à nos voisins anglais et allemands, nous n'avons jamais ressenti le besoin de standardiser la flotte de chasse à seulement deux types différents. La chose est allée en empirant au fil des années, au point qu'en mai 1940, pas moins de huit modèles de chasseurs étaient en service ou s'apprêtaient à y entrer, sans parler de ceux commandés sur plan en France comme aux États-Unis.

Première commande de série

Le Bernard 260 connaît son comptant de maladies infantiles et la firme disparaît avant d'avoir pu améliorer l'appareil. En revanche, tout se passe pour le mieux pour le D.500 qui, en mai 1933 est confié au GAN (groupe des avions nouveaux) avant de passer à Cazaux pour des essais d'armement en juillet. Les pilotes militaires sont enchantés par la machine et, chose excessivement rare à l'époque, aucune modification majeure n'est demandée au constructeur.

Dans le concert général d'éloges se trouvent quand même quelques inconditionnels du biplan – et pas des moindres, comme le général Pinsard – qui s'inquiètent de la résistance du revêtement travaillant et de celle du longeron unique sous facteur de charge élevé.

En revanche, un certain nombre d'aménagements mineurs sont exigés et l'avion retourne en usine en avril 1934. En raison de la surchauffe continuelle du moteur, un radiateur plus profond et plus large est installé; ce sera au détriment des performances. L'hélice Reed-Levasseur métallique, dont le poids est jugé responsable de la rupture de boulons du moyeu, est remplacée par une Chauvière en bois à pas fixe plus légère – mais provoquant des vibrations en virage serré. Il reçoit également des carénages de roues semblables à ceux dessinés pour la série.

Le ministère de l'Air passe une première commande de 3 prototypes et 52 avions de série le 23 novembre 1933. Cette commande est répartie entre Toulouse (Dewoitine) et Argenteuil (Lioré-et-Olivier). Parmi les avions de série figurent 10 D.501, se différenciant du D.500 par le moteur Hispano-Suiza 12XCrs équipé d'un canon Oerlikon de 20 mm, fabriqué sous licence par Hispano-Suiza sous la dénomination de HS 9, tirant dans l'axe. Ce canon remplace les mitrailleuses de capot, mais Dewoitine étudie le montage d'une Darne de 7,5 mm sous chaque aile, en arrière du longeron, pour augmenter la puissance de feu. Les premiers D.501 seront livrés sans et « rétrofités » ultérieurement.

Le n° 01, rendu à la SAF, recevra une immatriculation civile (F-AKCK) dans le but de prospecter la clientèle étrangère.

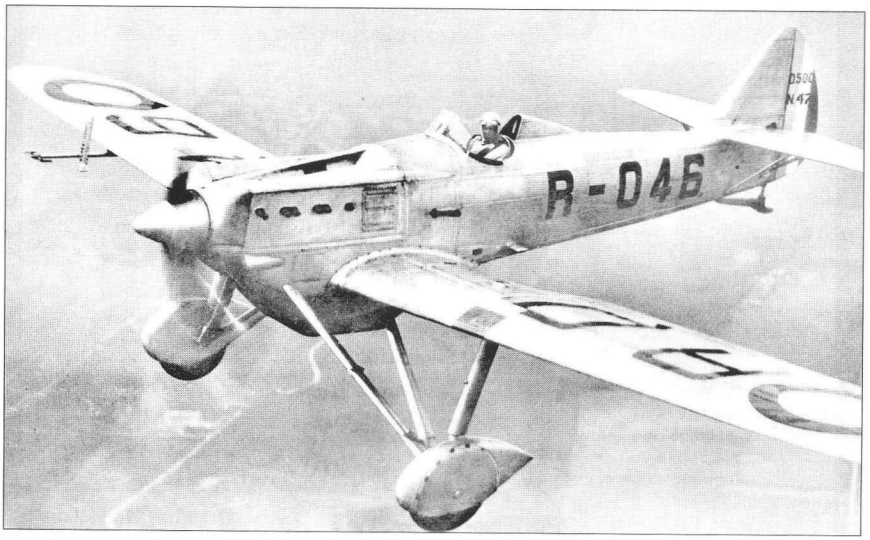
L'avion tête de série n° 47, qui vole pour la première fois le 29 novembre 1934, a pour mission de définir la série, alors même que les chaînes de Toulouse et d'Argenteuil ont commencé la production. Cependant, le 19 décembre 1934, l'appareil est victime de « flutter » lors d'un piqué en survitesse et perd son aileron gauche; Marcel Doret réussit à ramener l'appareil au sol. Il est moins chanceux le lendemain, où dans des conditions analogues, les deux ailerons du n° 49 sont arrachés, contraignant le pilote à sauter en parachute.

Plusieurs solutions sont envisagées pour combattre l'apparition de ce phénomène, le STAé favorisant la pose d'amortisseurs de vibrations hydrauliques Repusseau. Toutefois, leur efficacité variant sensiblement avec la température, ils ne semblent pas constituer la réponse appropriée. La solution viendra de l'ingénieur en chef de

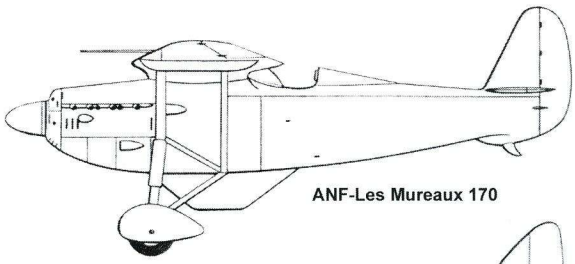
Ci-dessus :
Marcel Doret, l'un des plus célèbres pilotes français de l'époque pose, non sans une certaine fierté, devant le prototype du D.500.

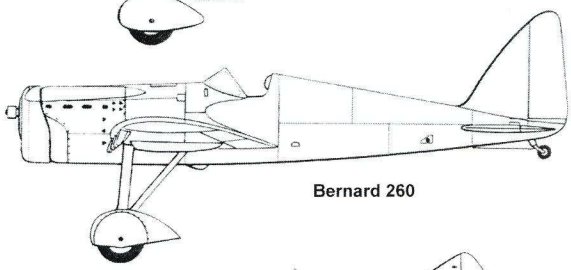
Ci-dessous :
le premier exemplaire, le n° 47, servira à la définition de la série du D.500. On distingue assez bien les goulottes des mitrailleuses de capot.

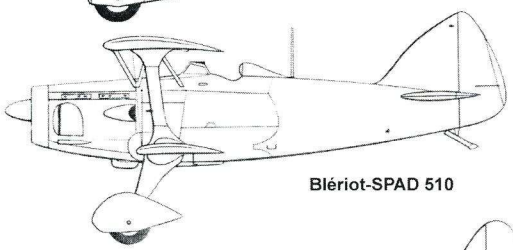
En bas :
le D.510 n° 48 sert à la fois de prototype à la série D.510 et d'avion de démonstration. (Collection R. Danel)

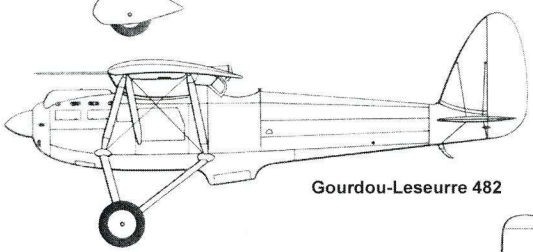


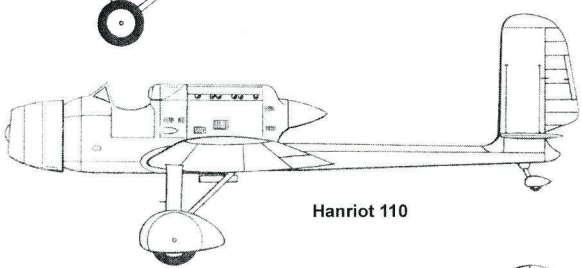
LES CONCURRENTS DU DEWOITINE D.500

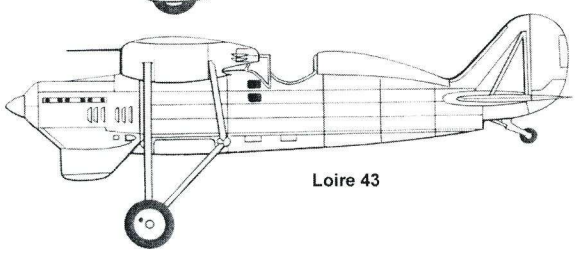

ANF-Les Mureaux 170

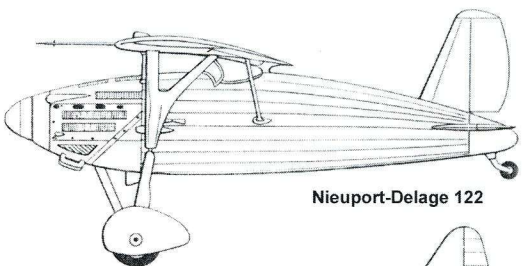

Bernard 260

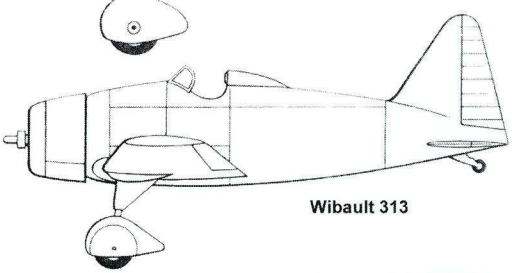

Blériot-SPAD 510


Gourdou-Leseurre 482


Hanriot 110


Loire 43


Nieuport-Delage 122


Wibault 313

© Pilot Press

ANF-Les Mureaux 170
Un des modèles rejetés en raison de son aile « PZL » qui gênait la visibilité vers l'avant. Possédait une maniabilité au-dessus de la moyenne.

Bernard 260
Probablement le meilleur compétiteur, en tout cas le plus rapide (375 km/h). Équipé de becs de bord d'attaque et de volets de courbure Handley-Page améliorant sensiblement la maniabilité et retardant le décrochage à basse vitesse. Sous-motorisé, difficultés de refroidissement, équipements trop complexes. Ses défauts auraient pu être corrigés si la société Bernard n'avait pas déposé le bilan avant.

Blériot-SPAD 510
Seul biplan du programme. Peu innovant, sans doute la raison pour laquelle il sera commandé en série. Faible charge alaire, instabilité latérale corrigée par l'allongement du fuselage.

Gourdou-Leseurre 482
Médiocre visibilité vers l'avant, forte traînée, performances insuffisantes (n'atteindra pas les minima imposés).

Hanriot-Biche 110
Bipoutre à aile basse cantilever et hélice propulsive. Plus lent et beaucoup moins maniable que la plupart des autres compétiteurs.

Loire 43
Ne sera pas présenté aux tests officiels, le prototype s'étant écrasé pendant les essais constructeur, probablement à la suite d'une perte de connaissance du pilote. Donnera naissance au Loire 46 qui sera commandé en série.

Morane-Saulnier 325
(non représenté)
Monoplan à aile basse contreventée. Trop lourd, les mâts de l'aile provoquaient des turbulences qui dégradaient l'efficacité des gouvernes.

Nieuport-Delage 121
(non représenté)
Monoplan à aile parasol présentant une vaste échancrure (voire un trou) pour permettre au pilote de passer la tête par-dessus l'aile. Équipé d'un Lorraine Petrel avec radiateur dans l'épaisseur de la voilure. Vitesse d'atterrissage trop rapide, train fragile, radiateur peu efficace.

Nieuport-Delage 122
Essentiellement semblable au 121, sauf le moteur HS 12Xbrs.

Wibault 313
Le seul équipé d'un moteur en étoile, un GR 9Kbrs. Très rapide en palier, poussif en montée. Visibilité vers l'avant très critiquée.

Nieuport, Albert Mary, qui a perdu un prototype un an auparavant dans les mêmes circonstances. Il préconise de poser des masselottes de compensation externes. Ce sera fait, non sans mal, nombre de constructeurs et d'utilisateurs protestant contre ces masses inertes génératrices de traînée. Le n° 47 revole avec le système Repusseau le 7 mars 1935 piloté par Jean Doumerc.

Nouvelles commandes

Cet incident retarde les premières livraisons, prévues pour août 1934. Les chaînes ne reprennent la construction des voilures que le 20 mars 1935, un mois avant la réception par le CRAS du n° 47 modifié. Au 1er juillet de la même année, 35 D.500 et 9 D.501 ont été livrés au CRAS (Centre de réception des avions de série).

Pendant ce temps, le ministère a passé une nouvelle commande portant sur 50 D.500 en date du 13 août 1934, dans le cadre du Plan I ou plan de rénovation de l'armée de l'Air. Numérotés de 62 à 111, ils sont construits par Lioré-et-Olivier à une cadence assez soutenue, puisqu'ils sont livrés entre juillet à novembre 1935. Ces appareils disposent de deux mitrailleuses Darne supplémentaires montées sous les ailes. À partir du n° 72, ils reçoivent des supports d'antennes en vue de l'installation ultérieure d'une radio RI OTC-31.

Tandis que chez Dewoitine on travaille sur la version D.510, de nouveaux marchés sont passés par l'état, toujours dans le cadre du Plan I. En janvier 1935, 100 D.501 sont commandés à Lioré-et-Olivier, dont 30 sont destinés à l'Aéronautique navale, et 40 aux Ateliers et Chantiers de la Loire, dont l'usine est implantée à La Baule. Les mitrailleuses d'aile Darne à alimentation par bande sont remplacées par des MAC 34 alimentées par un tambour de 300 cartouches.

Le D.500 présente une planche de bord très complète pour l'époque. Comme on sait que le Français est généralement réticent à tout progrès technique, ce luxe n'est pas apprécié par tous, en particulier par le capitaine Daru, petit-fils du Comte Pierre Antoine Daru, qui fut ministre de Napoléon Ier :

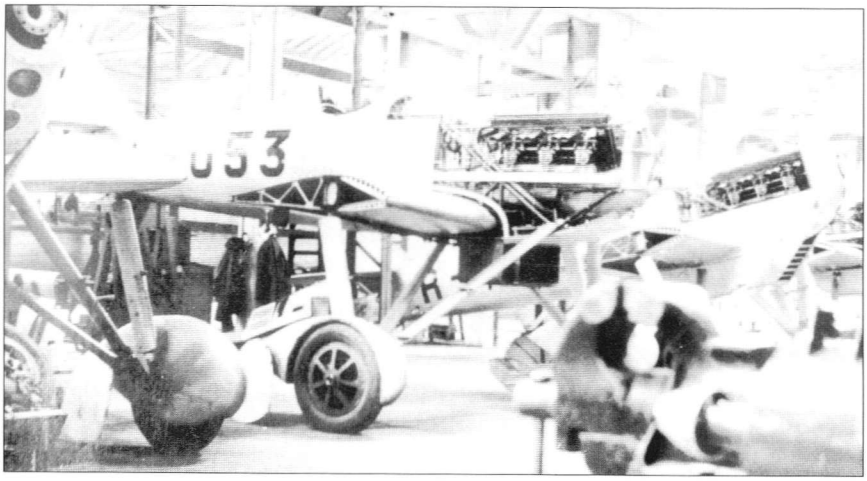
> « Après avoir longuement contemplé le tableau de bord sans dire un mot au cours de son "amphi-cabine", il écarta son instructeur et appela son fidèle mécanicien : "*Ôte-moi de là toutes ces pendules, mon brave, et mets le portrait de l'Empereur à la place !*" »

Le D.510

Sortie d'usine au printemps de 1934, la cellule du D.500 n° 48 est équipée d'un moteur 12Ycrs développant 860 ch à l'altitude de rétablissement et entraînant une hélice tripale métallique Ratier à pas ajustable au sol. Rebaptisé D.510 n° 48, il reçoit un nouveau radiateur un peu plus profond. Son poids à vide passe à 1 429 kg et son poids en ordre de marche à 1 921 kg.

Marcel Doret lui fait faire son premier vol le 14 août 1934 (soit trois mois avant le n° 47), au cours duquel il devient le premier avion militaire français à dépasser les 400 km/h.

Il est confié au CEMA le 8 septembre 1934 et fait partie le mois suivant de la mission de représentation de l'armée de l'Air lors des funérailles du roi Alexandre Ier de Yougoslavie. Les essais menés à Villacoublay laissent apparaître un manque de stabilité latérale due au couple plus puissant développé par le 12Ycrs. L'avion est retourné à Francazal où on lui



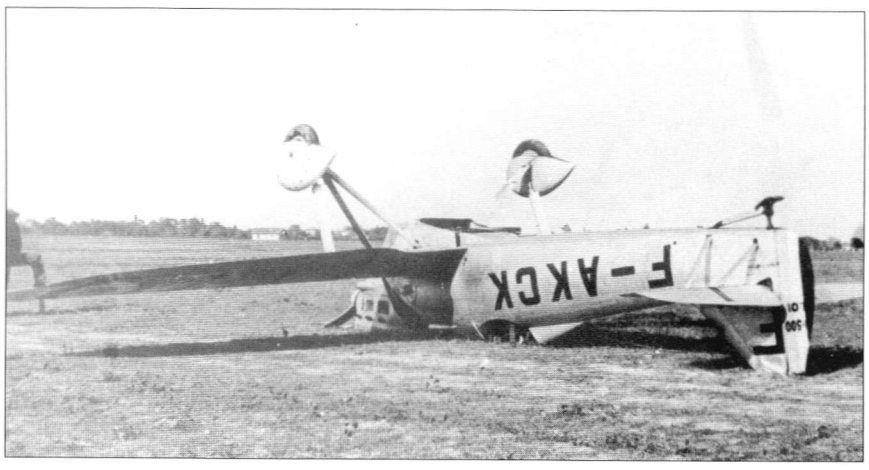
Le n° 54 (R-053), dernier appareil du premier lot de D.501, est en cours de montage à l'usine de Toulouse.
(Collection J. Mutin)

adapte des surface verticales agrandies, le gouvernail de direction recevant un volet de compensation. Le train Charles est remplacé par un Messier, un marchepied est ajouté sur le côté gauche (pour le mécanicien) et un troisième réservoir largable de 55 litres est logé sous le fuselage, en arrière du radiateur, pour porter la capacité totale en carburant à 345 litres. À la suite de l'incident du 19 décembre 1934, les ailerons sont équipés d'amortisseurs Repusseau

Prêté à la SAF et revêtu de l'immatriculation civile F-AODZ, il sert d'avion de démonstration pour la prospection de la clientèle étrangère. Rendu à l'armée de l'Air, il est temporairement désigné D.510 n° 1 avant d'être transformé en D.504LP (lance-parachute). Il est alors équipé d'un 12Ybrs sans canon et d'un compartiment destiné à recevoir un parachute à la place du troisième réservoir. Après les essais, il est affecté à l'EPP d'Avord où il sera détruit dans un accident le 8 mars 1940.

Dans le cadre du Plan I, 25 (puis 32 pour compenser les ventes à la Lituanie) D.510 sont commandés à Lioré-et-Olivier en mai 1935, soit huit mois après le marché avec la Turquie. Les cellules montées à Argenteuil sont ensuite transportés par la route jusqu'à Toulouse où les finitions sont assurées par la SAF. Cette procédure est surtout dictée par la nécessité d'aider la maison Dewoitine en proie à quelques difficultés financières et sur le point de licencier du personnel. D'abord numérotés par la SAF à leur sortie d'usine de 1 à 25, ces avions seront renumérotés à la suite de la série des D.501, de 252 à 276. Il semble, toutefois, que les peintres n'aient pas fait d'excès de zèle, les D.510 n° 11 et 19 figurant sur le recensement des terrains de la zone Sud en juillet 1940 !

Le modèle 510 diffère également du 500/501 par le montage



La triste fin du D.500 n° 01 sous son immatriculation civile, plié par le capitaine Guy Fanneau de La Horie du CEMA lors d'un vol de démonstration à Francazal le 12 octobre 1934.
(Collection J. Mutin)

Le lieutenant-colonel Armand Galliot de Turenne devant le D.500 n° 10, l'un des tout premiers affectés en octobre 1935 à la 42e escadre mixte de Reims, dont il est le « patron ». (Collection J. Mutin)

en série d'un poste de radio Radio Industrie OTC 31, monté en « rétrofit » sur les D.500 et 501.

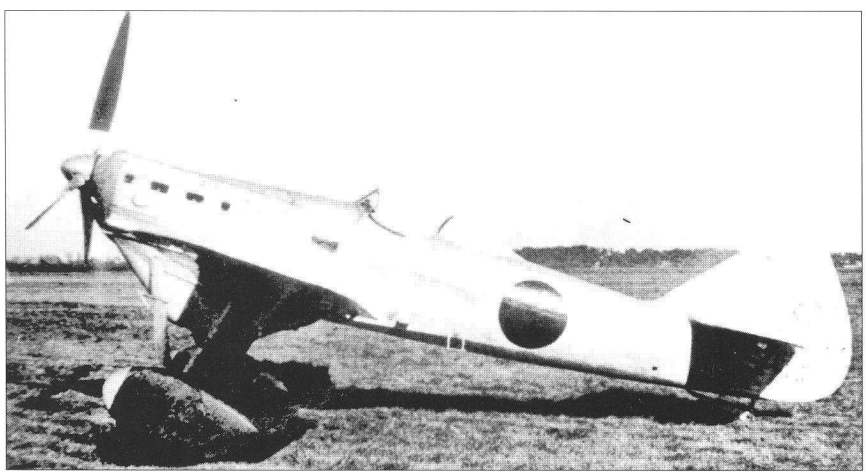
Le STAé a demandé que le train d'atterrissage soit renforcé, les roues devant être montées sur un essieu en fourche. Du fait de ces modifications et parce que les exportations sont prioritaires, les livraisons à l'armée de l'Air prennent du retard. Le dernier de ces appareils devait être livré fin décembre 1935, le premier ne le sera que le 9 octobre 1936. Par ailleurs, le premier avion de série (n° 252) est refusé à la contre-réception par le CRAS, parce qu'il n'a pas satisfait aux minima exigés : 385 km/h à 5 000 mètres, 370 km/h à 6 000 mètres et temps de montée à 8 000 mètres inférieur à 18 minutes.

Le CRAS réceptionne les 14 derniers appareils en décembre 1936, soldant ainsi le premier marché de 25 machines. Les 7 avions « compensatoires » arrivent en mai 1937, suivis en juin et juillet des appareils n° 216 à 219, qui sont en fait des D.501 construits par Loire et mis aux standards D.510 par Lioré-et-Olivier.

À la fin de l'année 1936, 240 D.500 et D.501 et 25 D.510 ont été livrés à l'armée de l'Air.

Si en 1934 les aviateurs du monde entier regardent avec une curiosité mêlée de réticence l'apparition des nouveaux monoplans à aile basse cantilever, monocoques à revêtement travaillant entièrement métallique, deux ans plus tard ils sont déjà dépassés. Il n'y a plus alors un seul bureau d'études qui ne planche sur un projet de chasseur monoplace à train rentrant, volets de courbure, hélice à pas variable et cabine fermée. Avant même son entrée en service, retardée par les causes que l'on sait, le D.510, sur lequel l'armée de l'Air fonde ses uniques espoirs pour renouveler son aviation de chasse, est un modèle d'un autre temps.

Le Dewoitine D.510 n° 2J a été réceptionné par l'armée Impériale japonaise le 25 juin 1935. Sur le gouvernail, les spécifications de poids sont rédigées en caractères kana ! (Collection J. Mutin)



Nationalisation

Le 29 octobre 1936, 30 D.510 (n° 277 à 306) sont commandés à Lioré-et-Olivier, dont 6 sont destinés à la Chine (ex-n° 280, 281 et 301 à 304). Ce lot diffère du précédent par l'installation d'un ensemble de radiotéléphonie Thomson 53. Il connaît les mêmes retards que le précédent, le premier appareil étant pris en compte en septembre 1937, soit avec quatre mois de délai. Les derniers sont livrés en janvier 1938. En décembre 1936, une dernière commande de 50 exemplaires (n° 307 à 356) est passée auprès de Lioré-et-Olivier.

Il peut paraître étonnant de voir le ministère de l'Air continuer à passer commande d'un avion déjà démodé, alors que dans le même temps, il signe le premier contrat en faveur du MS.405/406. À cette époque, l'aggravation de la tension internationale entraîne le besoin urgent de renouveler le matériel existant, mais aussi de renforcer les effectifs de l'armée de l'Air. Comme il n'existe pas alors de « deuxième fer au feu » en matière de chasseurs de nouvelle génération, il faut se rabattre sur des modèles éprouvés, en cours de production, et qui peuvent rendre service comme avions « de transition ».

À la suite de la nationalisation du secteur aéronautique, le 20 février 1937, la SAF devient la SNCAM (Société nationale de constructions aéronautiques du Midi), dont Émile Dewoitine est nommé administrateur délégué, tandis que Lioré-et-Olivier est englobé dans la SNCASE (Sud-Est). C'est donc cette dernière qui reprend les deux derniers contrats à son compte.

En ce qui concerne le second, la proche montée en charge de la production du MS.406 permet de dégager 18 D.510 pour la Chine (n° 311 à 316, 323 à 328 et 335 à 340). Les premières machines arrivent en février 1938 et les trois dernières (n° 354 à 356) le 8 juin.

Dans le cadre du plan de mobilisation industrielle, la SNCAM reçoit en juillet 1937 la commande de guerre B/56 qui stipule que le constructeur doit s'organiser de manière à être en mesure de fournir, en cas de conflit, 10 D.510 dès le troisième mois des hostilités et, ensuite, 40 appareils par mois. Lorsque la France entrera en guerre, la SNCAM commence le montage des D.520.

Exportations

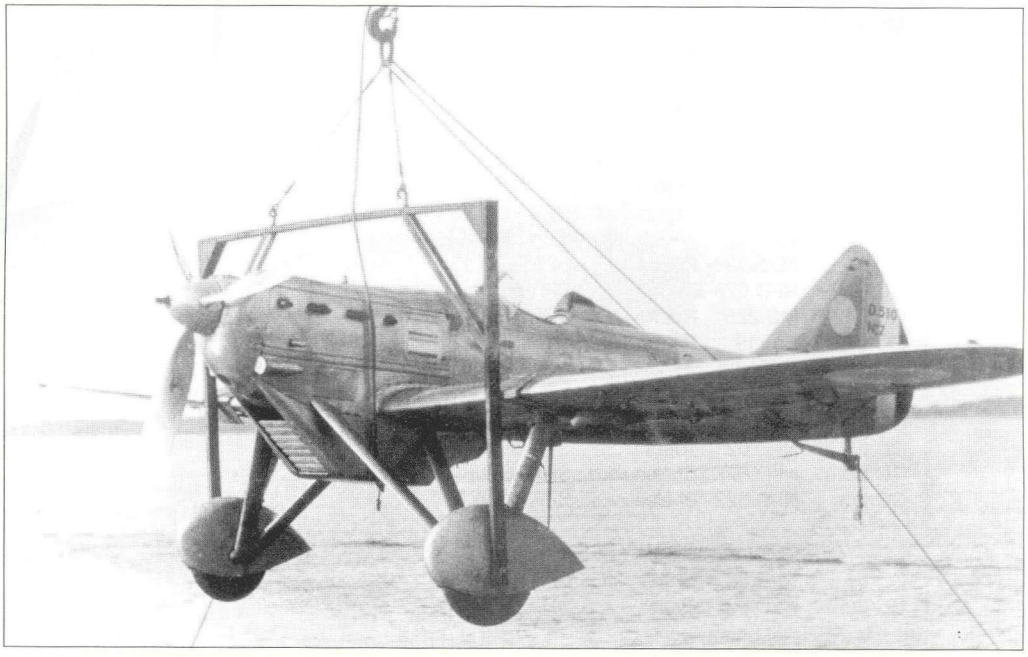
Dès son arrivée au sein de l'armée de l'Air, le D.500 suscite un intérêt considérable à l'étranger. Toutefois, les réalisations ne seront pas à la hauteur des promesses et les ventes à l'export se situeront à un niveau assez faible. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène et on ne peut nier, en particulier, un plus grand dynamisme commercial de la part des constructeurs étrangers. Les éventuels utilisateurs ont, pour la plupart, soigneusement évité d'essuyer les plâtres et attendu que l'appareil entre en service au sein de l'armée de l'Air. Dès lors, les retards de livraison seront préjudiciables au D.510 qui, lorsqu'il sera autorisé à l'exportation, se retrouvera confronté à la concurrence d'avions plus modernes, plus performants et parfois meilleur marché.

En fait, les clients étrangers s'intéresseront plus au moteur-canon qu'à l'avion lui-même.

Nous ne détaillerons pas les ventes à l'export ni l'utilisation opérationnelle de ces avions, ces sujets ayant fait l'objet d'un article très détaillé dans Aéro-Journal n° 22.

Assez cocasse est l'affaire du D.510 britannique. La RAF, très intéressée d'étudier de près le moteur-canon,

La croisière du GC II/1



Le 6 octobre 1937, le capitaine Robillon, commandant le GC II/1, apprend que son groupe doit se préparer à effectuer un séjour de trois mois en Afrique du Nord, pendant lequel il participera aux « manœuvres impériales». Le départ d'Étampes est fixé au 29 octobre. Il n'y a donc pas de temps à perdre pour préparer 18 D.510 (7 devant être dégroupés avant le départ), constituer le lot de rechanges pour la durée du séjour et faire la chasse à tous les équipements manquants.

Enfin, le 29 a lieu la migration qui, partant d'Étampes, conduit le groupe jusqu'à Hyères, via Bron et Marignane. Le 2 novembre, les 18 appareils sont chargés à bord du *Commandant Teste*, en plus de 5 D.510 destinés au 5e groupe autonome de Sidi-Ahmed et 5 Ni-D.62. Les deux Bloch 200 de commandement feront le voyage par leurs propres moyens.

Le 4 novembre, le GC II/1 débarque dans le port de Tunis. Les mécaniciens s'empressent de remettre les avions en état et, le 11, le groupe est en mesure d'effectuer le défilé de la victoire au-dessus de Tunis. Ils vont se poser à Sidi-Ahmed [1], d'où, dans l'après-midi, 14 s'envolent pour El-Hamma. Les 12 et 13 novembre, le GC II/1 participe aux « manœuvres impériales» qui consistent à « attaquer » les Potez 540 et les Farman 221 des groupes locaux. Dès le lendemain, les D.510 sont de retour à Sidi-Ahmed.

Le 22 novembre, les 17 appareils disponibles sont envoyés à Alger-Maison Blanche. La patrouille de l'adjudant Richardin, égarée, s'est posée dans une oasis près de Biskra, où l'un des appareils s'est mis en pylône à l'atterrissage. Le lendemain, la 3e escadrille (6 appareils) gagne Oran. Depuis ces deux bases, les pilotes du GC II/1 vont effectuer de nombreux vols d'entraînement et décollages sur alerte. Ces missions sont fréquemment perturbées par des fuites d'huile ou d'eau; plusieurs appareils sont immobilisés par une fissure au carter supérieur du réducteur. Le 24 décembre, voulant faire photographier sa patrouille au milieu des dromadaires à la demande du bureau de presse du ministère de l'Air, le capitaine Labit capote à l'atterrissage. Coincé sous le D.510 n° 273 retourné, il est dégagé à grand peine et s'en sort avec seulement un bras cassé. Le 8 janvier 1938, un accident indentique survient au sergent des Courtis, victime d'une panne de moteur, à bord du D.510 n° 7; il ne souffre que de légères contusions.

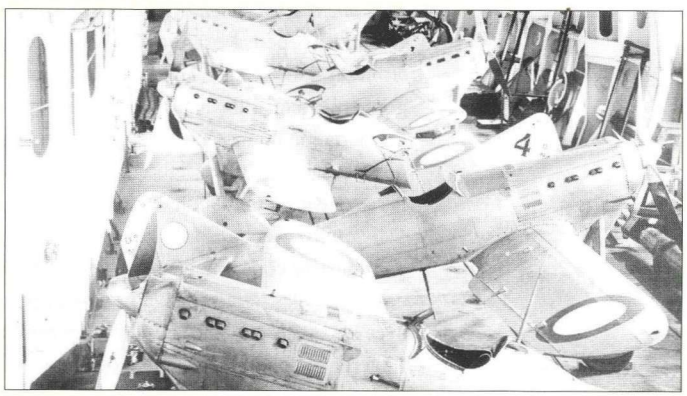
Le 7 janvier, les deux escadrilles sont réunies à Meknès pour des exercices avec les LeO 206. Elles retrouvent leur base respective une semaine plus tard. La 3e escadrille (7 D.510) rallie Sidi-Ahmed le 1er février et la 4e (7 D.510) le 5. Le 15, les appareils n° 14, 254, 265 et 274 sont versés au 5e GAA. La croisière touche à sa fin. Le 22 février, les 10 derniers D.510 sont hissés à bord du *Commandant Teste* et le 26, ils se posent à Étampes.

[1] Sauf le n° 268 du sergent des Courtis, posé d'urgence sur une plage à la suite d'une fuite d'eau; il devra être démonté et transporté sur plateau à Sidi-Ahmed.

Ci-dessus :
chargement du D.510 n° 7 du capitaine Veniel, commandant en second du GC II/1, à bord du *Commandant Teste*. Cet appareil sera accidenté par le sergent des Courtis près de Chebabat le 8 janvier 1938.
(Collection M. Cristsecu)

Ci-dessous :
le hangar du *Commandant Teste* pendant la traversée.

En bas :
rencontre du troisième type entre des nomades et le D.510 n° 269 de l'adjudant Dussart à Bedeau, le 24 décembre 1937.
(Collection J. Mutin)



SITUATION DE LA CHASSE
01.06.1935

MÉTROPOLE

1ERE RÉGION AÉRIENNE

GC I/7	MS.225	Dijon	SPA 15 & 77
GC II/7	Ni-D.62	Dijon	SPA 78 & 73
GCN II/41	Bre 19	Metz	VB 135 & RXI 239

2E RÉGION AÉRIENNE

GC I/1	Ni-D.62	Villacoublay	SPA 31 & 48
GC II/1	Ni-D.62	Villacoublay	SPA 94 & 62
GC I/6	Ni-D.629	Reims	SPA 95 & 12
GC II/6	Ni-D.629	Reims	SPA 26 & 124
GC I/42	MS.225	Reims	SPA 95 & 153
GCN II/42	Bre 19	Reims	C 46

3E RÉGION AÉRIENNE

GC I/2	Ni-D.62	Tours	SPA 3 & 103
GC II/2	Ni-D.62	Tours	SPA 65 & 57
GC I/3	Ni-D.62	Châteauroux	SPA 88 & 69
GC II/3	Ni-D.622	Châteauroux	SPA 37 & 81

4E RÉGION AÉRIENNE

GC I/5	Ni-D.62	Lyon	SPA 67 & 75
GC II/5	Ni-D.62	Lyon	SPA 124 & 167

3E RÉGION MARITIME

3C1	MS 225	Marignane
3C2	Ni-D.62	Hyères
3C3	Ni-D.62	Hyères

AFRIQUE DU NORD

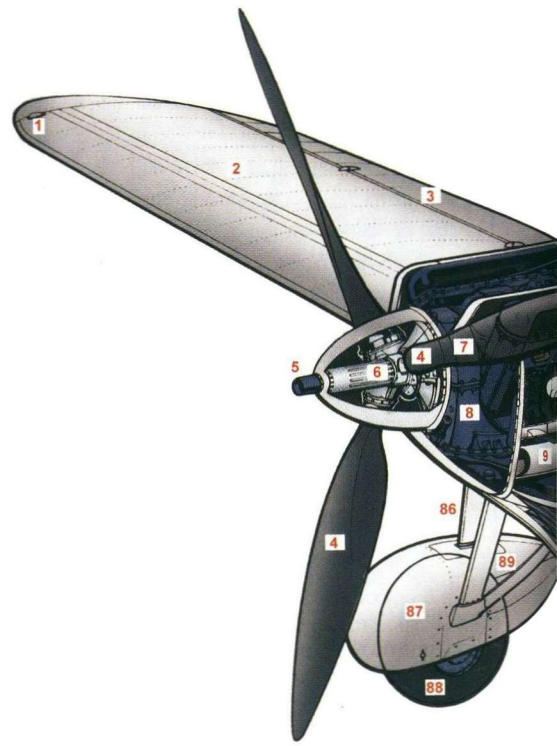
CDT AVIATION EN ALGÉRIE/TUNISIE

GAA	Ni-D.62	Sidi-Ahmed

commande par l'intermédiaire de l'*Air Ministry* un D.510, qui est livré sur la base de l'A&AEE (*Aeroplane and Armament Experimental Establishment*) le 21 août 1936. Quand les experts l'examinent, ils découvrent qu'il n'est pas armé du fameux canon. Certains pensent à un embargo du gouvernement français, qui s'oppose systématiquement à l'exportation du moteur-canon, mais on s'aperçoit bien vite que ce canon n'a pas été commandé tout simplement... parce que les importations d'armes ne sont pas du ressort de l'*Air Ministry* et que la RAF a oublié d'en faire la demande au ministère concerné ! Cet avion ne sera jamais équipé de cette arme, les promesses du prototype Westland Whirwind avec ses quatre canons dans le nez amenuisant sérieusement l'intérêt que porte la RAF au moteur-canon.

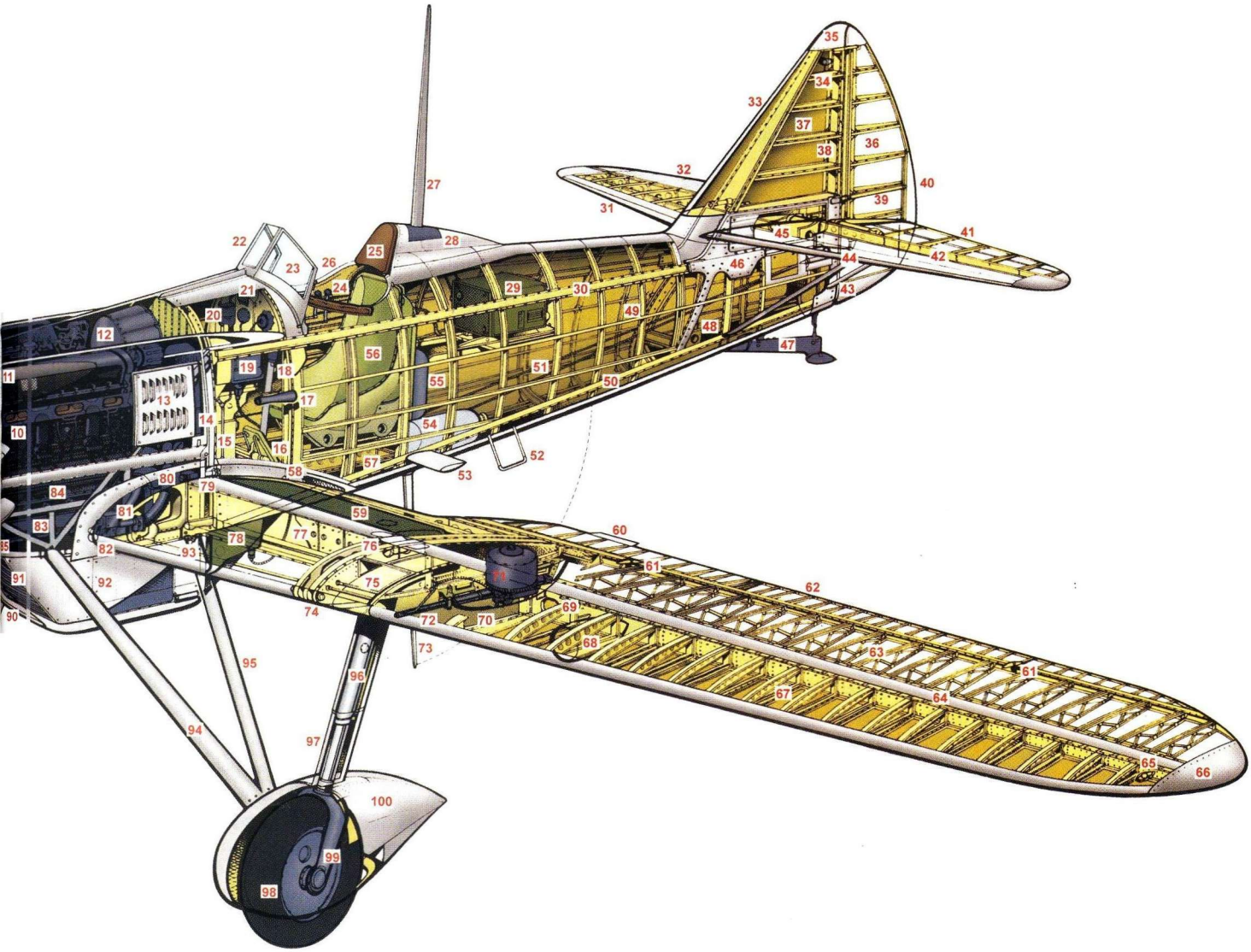
LES EXPORTATIONS

CHINE	24	D.510C (1937)
GRANDE-BRETAGNE	1	D.510A (1936)
HEDJAZ (ESPAGNE)	2	D.510TH (1936)
JAPON	2	D.510J (1935)
LITUANIE	14	D.501L (1937)
URSS	1	D.510R (1936)
VÉNÉZUELA	3	D.500V (1935)

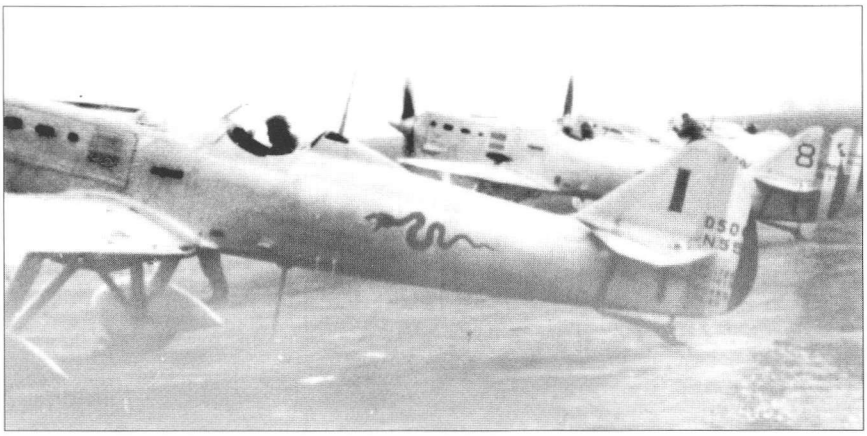


Légendes de l'écorché du Dewoitine D.510

1 Feu de navigation droit
2 Revêtement métallique travaillant
3 Aileron à revêtement métallique
4 Hélice tripale Ratier 1239 à pas ajustable au sol
5 Bouche du canon
6 Moyeu de l'hélice
7 Réservoir d'huile (huile de ricin) de 30 litres en duralumin
8 Logement du compresseur d'air de type Farman
9 Prise d'air de refroidissement
10 Échappements (sans les pipes)
11 Moteur Hispano-Suiza 12Ycrs
12 Chargeur (60 obus de 20 mm)
13 Ouïes de refroidissement
14 Cadre plan (fixation du longeron d'aile au fuselage)
15 Support arrière du canon
16 Palonnier
17 Tube de Venturi
18 Manche à balai
19 Canon Hispano-Suiza HS 9 de 20 mm
20 Compas
21 Ta bleau de bord
22 Pare-brise
23 Vitre latérale
24 Commandes de l'armement de bord
25 Appui-tête
26 Habitacle ouvert
27 Antenne émettrice
28 Carénage de l'appui-tête
29 Poste radio Thomson-Ducretet Type 53
30 Longeron supérieur gauche du fuselage
31 Structure du stabilisateur
32 Gouverne de profondeur à revêtement métallique
33 Bord d'attaque de la dérive en Duralumin
34 Feu de navigation
35 Chanière supérieure du gouvernail de direction
36 Nervures du gouvernail de direction
37 Structure de la dérive
38 Étambot
39 Biellette du volet de compensation
40 Volet de compensation



41 Nervures de la gouverne de profondeur
42 Longeron du stabilisateur horizontal
43 Haubans en tubes profilés
44 Masselotte d'équilibrage
45 Fixation de l'empennage
46 Ferrure d'attache de l'empennage au fuselage
47 Béquille
48 Tube de levage
49 Structure du fuselage monocoque de section elliptique
50 Longeron inférieur gauche du fuselage
51 Timonerie
52 Marche-pied
53 Marche-pied
54 Bouteille d'air comprimé du démarreur Viet
55 Bouteille d'oxygène
56 Siège du pilote
57 Rails de fixation du siège
58 Raccord de la fixation arrière de l'aile
59 Réservoir d'essence largable de 108 litres
60 Volet de compensation d'aileron
61 Carénage de la charnière de l'aileron
62 Structure de l'aileron
63 Structure des nervures de l'aile
64 Longeron unique d'aile
65 Feu de navigation gauche
66 Saumon d'aile en Duralumin
67 Nervures de bord d'attaque
68 Fixations de la cinémitrailleuse
69 Logement prévu pour une mitrailleuse d'aile Darne
70 Carénage de la mitrailleuse
71 Chargeur (300 cartouches de7,5 mm)
72 Mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm
73 Antenne réceptrice repliable
74 Nervure d'assemblage de l'aile
75 Tuyauterie d'air comprimé
76 Raccord entre la partie centrale et la partie externe de l'aile
77 Longeron unique de voilure
78 Réservoir d'essence largable (55 litres)
79 Fixation du longeron d'aile au cadre de fuselage
80 Raccordement aile-fuselage
81 Pompe à eau
82 Fixation avant de l'aile
83 Bâti-moteur
84 Attaches du moteur sur le bâti
85 Attache du mât support de roue
86 Jambe de train
87 Carénage de roue
88 Roue droite Messier (750x150)
89 Mât support de roue
90 Prise d'air du radiateur
91 Volets du radiateur
92 Carénage du radiateur
93 Attache du mât support de roue
94 Mât support de roue antérieur
95 Mât support de roue postérieur
96 Amortisseur oléopneumatique Messier 355A
97 Carénage de roue
98 Roue gauche Messier
99 Fourche de roue
100 Carénage de roue



Le premier groupe équipé en D.500 fut le GC I/3, dont on voit ici une patrouille de la 1ère escadrille (SPA 88) se préparer à décoller du terrain de Châteauroux. (Collection J. Mutin)

Les D.500 et 501 en service

L'arrivée du D.500 en unité est saluée avec enthousiasme par des pilotes heureux de disposer d'un matériel vraiment moderne par rapport aux Morane-Saulnier MS.225 et aux différents modèles de Nieuport-Delage Ni-D.62, alors totalement dépassés. On rapporte cette fameuse anecdote où, en juillet 1933, les Nieuport-Delage 622 du 2e régiment de Strasbourg coururent après sans les rattraper les hydravions S.55 du maréchal Balbo qu'ils étaient chargés d'escorter. Deux ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée.

À la fin du mois de mars 1935, le GC I/3 à Châteauroux touche ses trois premiers D.500. En juin 1935, la 42e escadre mixte de Reims est la deuxième escadre à recevoir le D.500/501. À noter que celle-ci deviendra la 4e escadre le 1er décembre 1936.

Le 1er juillet 1935, la situation est la suivante :

3e escadre	11 D.500 et 5 D.501
42e escadre	12 D.500
École d'Étampes	2 D.500

soit un total de 44 avions livrés (y compris 13 en attente d'affectation en compte à l'Entrepôt spécial d'aviation n° 1 de Villacoublay et 1 au CEMA) sur 147 prévus.

La 1ère escadre est la suivante sur la liste, mais aucun appareil ne lui a été livré sur les 44 promis à cette date.

La 5e escadre, dont les deux groupes vont être temporairement dissociés (le I/5 rejoignant Reims), est transformée sur D.500/501 début 1936.

Les escadrilles de la Marine doivent être transformées grâce à la livraison de la tranche de 30 D.501 (n° 162 à 191) qui leur est destinée, mais le 1er janvier 1936, elles sont transférées avec armes et bagages à l'armée de l'Air. Les 3C1 et 3C2 forment le GC I/8 et la 3C3 l'escadrille 3/8, future troisième escadrille du GC II/8. Cette dernière récupère les MS.225 de l'ex-3C1, tandis que le GC I/8 reçoit les D.501 destinés à la Marine.

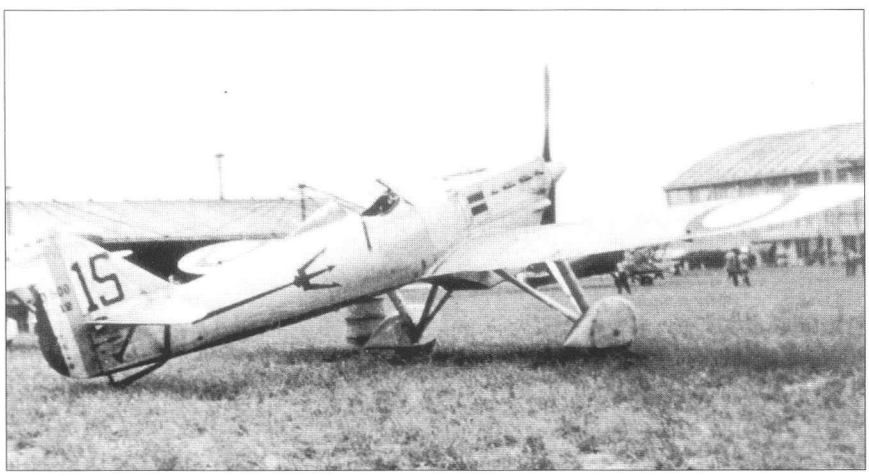
Contrairement à une idée reçue, l'Aéronautique navale n'a donc *jamais* reçu de D.501. Cette légende est entretenue en grande partie à cause de la présence de l'ancre de marine sur le gouvernail. Il faut savoir que l'ancre était peinte en usine et que le capitaine de corvette Dugand, ancien commandant la flottille de chasse, est le seul offcier de chasse à avoir accepté d'être transféré à l'armée de l'Air. Promu à la tête de la 8e escadre avec le grade de lieutenant-colonel, il impose le maintien du « hameçon » sur les D.501.

À titre anecdotique, il faut signaler que les appareils de l'Aéronautique navale sortent d'usine sans matricule militaire sous les ailes, puisqu'il s'agit d'une disposition spécifique à l'armée de l'Air; il leur sera affecté la tranche R-962 à R-991 de manière rétroactive.

Lorsque prend fin la livraison des D.500/501, en décembre 1936, 185 exemplaires figurent sur les livres de l'armée de l'Air auxquels il convient d'ajouter 19 D.510. Huit groupes sont totalement équipés en D.500/501, un est en cours de transformation sur D.510 et il existe une escadrille (la 4/4 appartenant au GCN II/4 de Reims) équipée en D.501 CN1.

En ce qui concerne cette version spécifique de chasse de nuit, les principales différences résident dans une instrumentation plus complète (elle sera introduite dès le n° 31) et dans l'installation de pipes d'échappement coudées vers le bas et recouvertes d'un collecteur horizontal servant de pare-flammes. Le D.500 n° 109 est testé dans ce rôle par le CEMA au début de l'année 1936.

Le D.500 n° 12 de la 4e escadrille du GCN II/42. Ce tout premier modèle affecté à la chasse de nuit ne différait en rien d'un chasseur de jour. Ce n'est qu'à partir du n° 31 que ces appareils bénéficient d'une instrumentation plus complète et de pare-flammes. (Collection J. Mutin)



Débâcle à Zürich

Début novembre 1936, le GC II/1 perçoit les premiers D.510 (n° 253, 260 à 262 et 270). Il est à noter que le prototype n° 56 sera mis aux standards de série et affecté au GC I/1; il sera réformé en novembre 1940. Ce groupe doit attendre la sortie des derniers appareils d'usine, soit en juin 1938, pour être entièrement transformé.

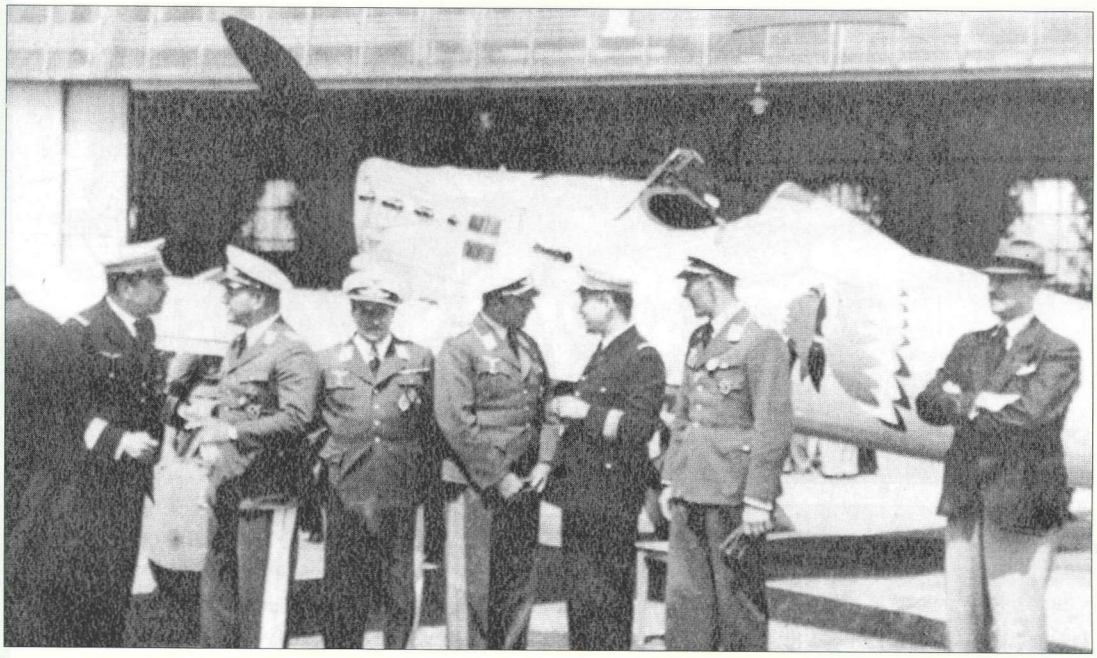
Au meeting international qui se tient à Zürich-Dübendorf entre le 23 juillet et le 1er août 1937, les Dewoitine de la délégation française, pourtant composée de la fine fleur de l'aviation de chasse française, subissent une déroute complète. Le 30 juillet, la délégation française est amputée de deux D.501 (n° 208 et 240) du GC II/5, qui se télescopent au sol, heureusement sans dommage pour les pilotes.

Sur le circuit des Alpes, le meilleur Français (capitaine Robillon) ne se classe que cinquième avec une moyenne de 321 km/h, la première place revenant au Bf 109 V8 de Hans Seidemann (promu *Oberstleutnant* pour la circonstance) avec... 388 km/h. Derrière arrivent les trois Avia B.534 engagés par les Tchécoslovaques, dont le moins rapide surclasse le D.510 de 40 km/h. Le Dornier Do 17M V1, engagé hors concours, réalisera le parcours à la moyenne de 368 km/h !

Seule la patrouille de la 5e escadre se comportera honorablement en se classant à la seconde place de l'épreuve par équipe (trois avions), derrière l'inévitable trio de Bf 109 à moteur Jumo.

Zürich, juillet 1937
Un réveil douloureux

Les souvenirs du général Jean-Mary Accart



Les rapports sont encore détendus et amicaux. De gauche à droite, le colonel Armand Galliot de Turenne, le *General der Flieger* Erich Milch, le *Generalmajor* Friedrich Christiansen, le *Generalmajor* Ernst Udet, un lieutenant-colonel français non identifié et l'*Oberstleutnant* Hans Seidemann, qui appartenait à l'état-major général de la Luftwaffe.
(Photo J-M. Accart)

Le 13 juillet, nous décollâmes de Reims pour rejoindre Orly où le terrain tout en herbe, encore balisé par le vaste hangar à dirigeable, devait accueillir plusieurs escadres pour le traditionnel défilé aérien du lendemain. Le temps était radieux à l'arrivée sur Paris et nous débouchâmes à la verticale d'Orly en vol serré sii impeccable de nos Dewoitine 500 et 501 que, la légende l'affirme, le général d'Harcourt, inspecteur de l'aviation de chasse, décida sur le champ que la 5e escadre se rendrait à Zürich. En fait, si la prestigieuse escadrille de Dijon ne fut pas désignée à notre place, ce fut probablement parce qu'elle était équipée de Morane 225, comme la patrouille d'Étampes, et que l'on voulait montrer aussi des Dewoitine faute de pouvoir exhiber le Morane 405 encore au stade de prototype. [...]

Le capitaine Destailles du II/5, commandant l'escadrille Lafayette, avait été chargé de constituer une escadrille de marche de neuf pilotes et deux remplaçants. C'est ainsi qu'aux pilotes sélectionnés du II/5, lieutenant Portalis, sous-lieutenant Guieu, adjudants Burdet et Maranda, sergents-chefs Lefol et Delannoy, vint s'adjoindre une patrouille du I/5 : moi-même avec deux équipiers, les sergents-chefs Bouvard et Genty. [...]

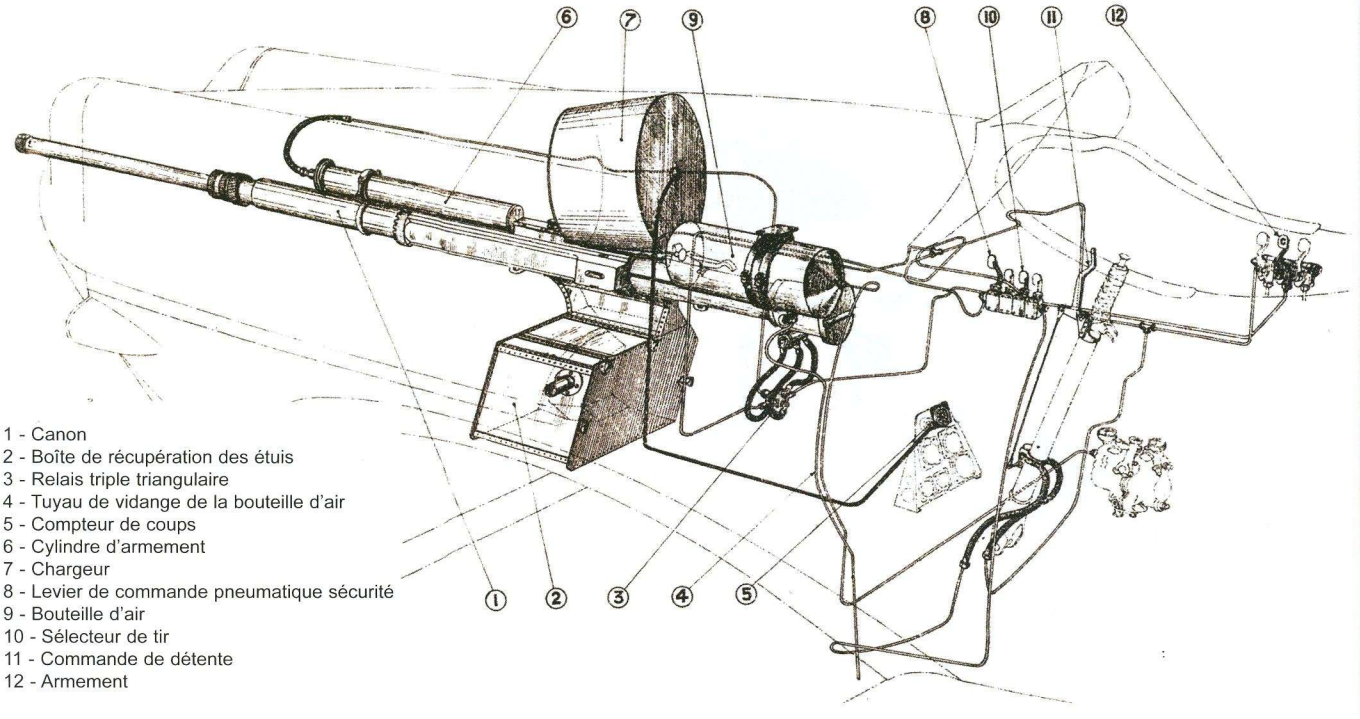
Je n'insisterai pas sur notre participation qui fut honorable, puisque notre escadrille se classa deuxième. [...]

Si la délégation française était relativement modeste, bien que menée par un as de guerre prestigieux, le colonel de Turenne, l'équipe allemande était particulièrement étoffée : le secrétaire d'État Milch était présent, accompagné du général Udet, le grand as de la guerre 14-18, et d'officiers assistés par un personnel nombreux. Leurs appareils de chasse étaient nettement plus modernes que nos vieux Dewoitine 500 et 501. Pour la course de vitesse en triangle Zürich-Thun-Bellinzone-Zürich, les pilotes de la Luftwaffe disposaient d'une patrouille de Messerschmitt 109 qui se jouaient de leurs concurrents car leur vitesse dépassait 480 km/h et le général Udet montait un exemplaire au moteur plus poussé qui, affirmait-on, atteignait près de 550 km/h alors que nos appareils à train d'atterrissage non rentrant, avec une hélice en bois à pas fixe et une cabine ouverte se traînaient pleins gaz à moins de 350 km/h. [...]

Nous allions avoir avec les pilotes allemands des contacts beaucoup plus poussés qu'avec aucune autre délégation étrangère, à part les Suisses, naturellement, qui nous accueillirent très amicalement. [...] C'est ainsi que nous nous réunîmes en une vaste tablée, devant d'imposantes chopes de bière, pour boire à nos pays, à nos armées de l'air, à nos santés et à bien d'autres choses encore. Milch et Udet commencèrent par nous expliquer, à nous les jeunes, combien pendant la Première Guerre mondiale ils avaient apprécié la chevalerie des pilotes français. Ils continuèrent en nous exposant avec une apparente sincérité qu'il était bien regrettable de devoir bientôt se faire la guerre et je ne pouvais m'empêcher de penser à tous ceux qui, en France, ne voulaient pas croire à la possibilité d'un conflit. [...]

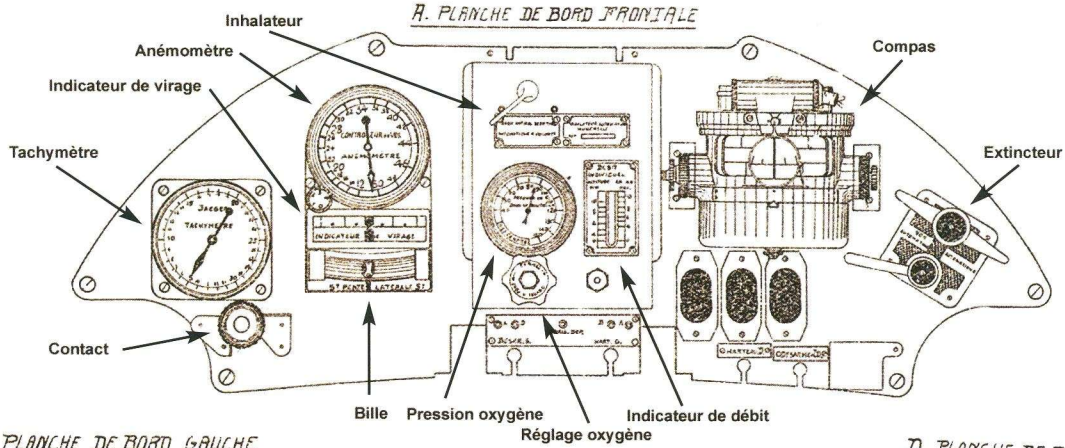
Au retour du meeting de Zürich, en séance de « debriefing » avec le général d'Harcourt, cela a été répété. Les pilotes français précisèrent qu'ils avaient été très impressionnés par le Me 109 et que, si la guerre arrivait, comme il était probable, la France serait très en retard. Il convenait donc de prendre d'urgence toutes les mesures pour combler celui-ci. D'Harcourt leur répondit :

– Mais, mes enfants, vous avez été l'objet d'une hallucination collective ! Comment voulez-vous qu'une aviation recréée en 1933 puisse avoir en 1937 des performances aussi extraordinaires !

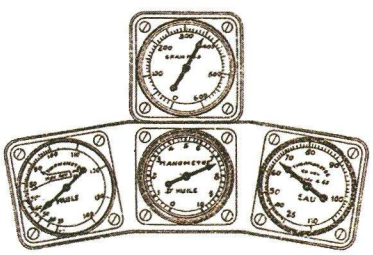


1 - Canon
2 - Boîte de récupération des étuis
3 - Relais triple triangulaire
4 - Tuyau de vidange de la bouteille d'air
5 - Compteur de coups
6 - Cylindre d'armement
7 - Chargeur
8 - Levier de commande pneumatique sécurité
9 - Bouteille d'air
10 - Sélecteur de tir
11 - Commande de détente
12 - Armement

A. PLANCHE DE BORD FRONTALE



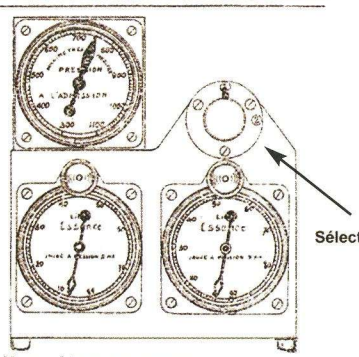
C. PLANCHE DE BORD GAUCHE



Manomètre d'essence

Thermomètre huile | Manomètre huile | Thermomètre eau

B. PLANCHE DE BORD INFERIEURE

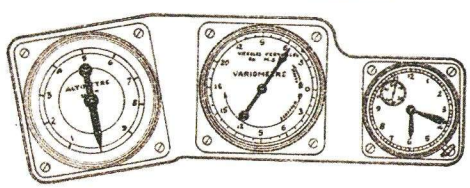


Sélecteur de jauge

Manomètre compresseur

Jauge réservoir central | Jauge réservoir d'aile

D. PLANCHE DE BORD DROITE



Altimètre | Variomètre | Montre

La numérotation des D.510 du premier lot a commencé dans une certaine désordre. S'agissant d'un modèle nouveau, le constructeur avait logiquement remis les compteurs à zéro. Toutefois, le STAé craignant une confusion entre les D.500 et D.510 a demandé à ce que la numérotation soit reprise à partir du n° 252.
Le n° 2, de la 4e escadrille du GC II/1, aurait dû être le n° 253; il porte d'ailleurs le matricule R-113.
On notera au passage la modification des carénages de roue, composés désormais de deux coques emboîtées.
(Collection J. Mutin)

La relève arrive

Les trois derniers D.510 (n° 354 à 356) sont pris en compte par le CRAS en date du 8 juin 1938. À ce moment, il constitue le chasseur le plus moderne dont dispose l'armée de l'Air. Sur les huit escadres de chasse existantes, deux ont résisté à la déferlante du monoplan Dewoitine, la 6e de Chartres, ré-équipée en Loire 46, et la 7e de Dijon qui vole sur Blériot-SPAD 510.

À la 8e escadre, le GC II/8 ne sera régulièrement constitué qu'en janvier 1939; en attendant, l'unique escadrille 3/8 abandonne ses MS.225 pour des D.510 en juillet 1938.

La croisière du GC II/1 ayant démontré l'adaptabilité du D.510 au climat de l'Afrique du Nord (voir page 15), l'ancien groupe d'aviation légère de Sidi-Ahmed, rebaptisé 5e GAA (groupe aérien autonome), est transformé sur D.510 à cette occasion.

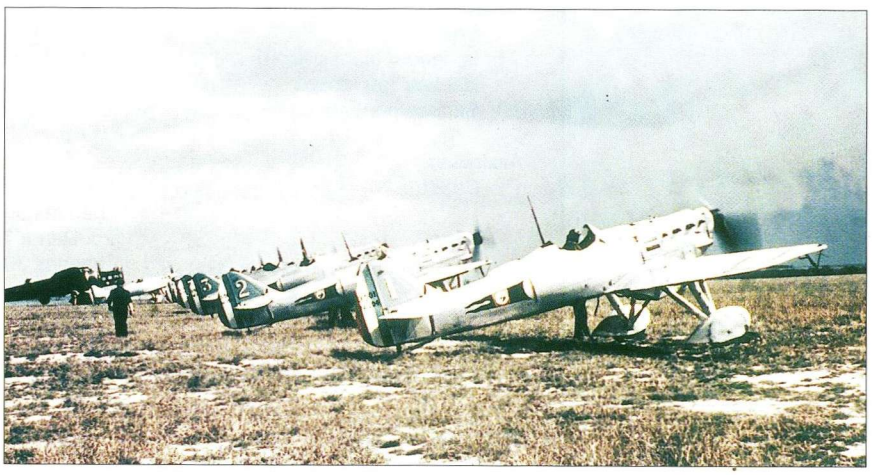
Ce n'est qu'à partir de mars 1939, lorsqu'apparaissent les premiers Curtiss H-75A à Reims que les D.500-510 commencent à être retirés de la première ligne. La priorité d'affectation des Morane 406 a été donnée aux 6e et 7e escadres, dont le matériel est considéré comme moins performant.

Si le Loire 46 quitte définitivement le devant de la scène, le Blériot-SPAD 510 retrouvera une seconde jeunesse au sein de quelques unités nouvellement constituées.

Avec la montée en charge de la production du MS.406, les GC I/2 et I/3 peuvent être ré-équipés et, en mai 1939, leurs

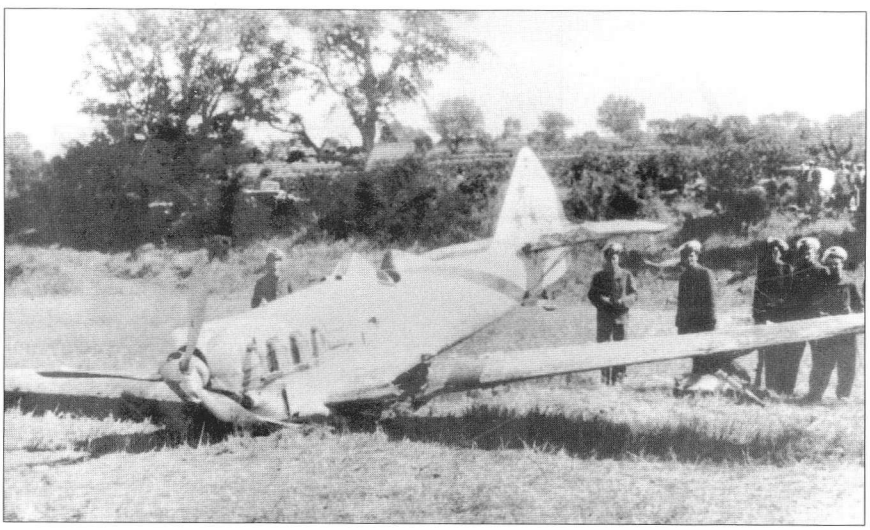
SITUATION EN UNITÉS
(au 15.06.1938)

Groupes	D.500	D.501	D.510
GC I/1 et II/1			44
GC I/2 et II/2	16	19	
GC I/3 et II/3	14	21	
GC I/4	10	13	
Esc 3/4		11	
GC I/5 et II/5	19	18	
GC I/8	22		
5e GCA			23
TOTAUX	**59**	**104**	**67**



Ci-dessus :
au premier plan, le D.501 n° 201 du capitaine Machot de La Martinière, commandant la 1ère escadrille du GC I/42 à Reims-Courcy.
(Photo J. de La Martinière)

Ci-dessous :
c'est dans cet accident apparemment banal que le colonel Jean Dugand, commandant la 8e escadre, trouve la mort à la suite d'une rupture des cervicales à Brue-Auriac (83), le 31 août 1938.
Il avait décoré son D.510, comme son D.501 (voir profil couleur) à la mode des chefs de flottille de l'Aéronautique navale dont il était issu. Aucune inscription n'était portée sur la dérivive et l'ancre n'apparaît nulle part. L'appareil est muni de pare-flammes.
(Musée de l'Air)



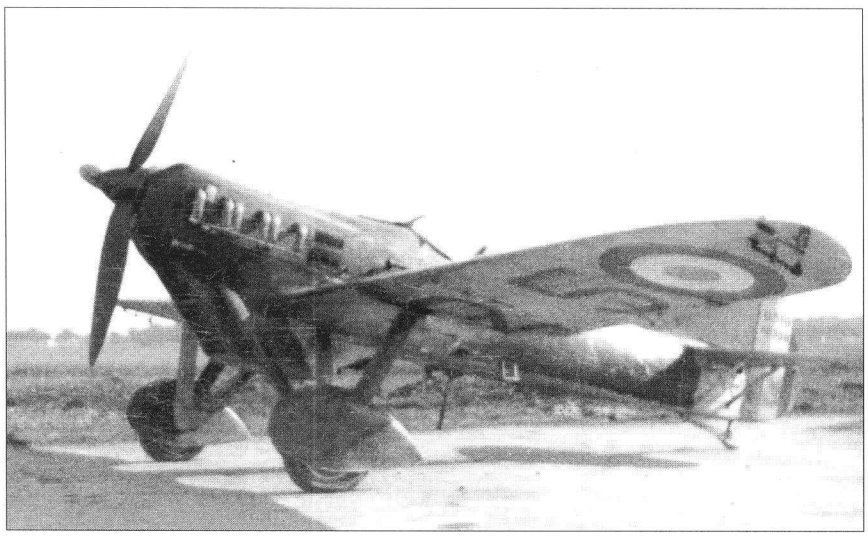
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES			
	D.500	**D.501**	**D.510**
MOTEUR			
Hispano-Suiza 12 cylindres en V	12Xbrs	12Xcrs	12Ycrs
Puissance nominale	690 ch à 2 600 t/mn	690 ch à 2 600 t/mn	760 ch à 2 400 t/mn
PERFORMANCES (AU PTC)			
Vitesse maxi	318 km/h à zéro m 371 km/h à 5 000 m	315 km/h à zéro m 367 km/h à 5 000 m	330 km/h à zéro m 402 km/h à 5 000 m
Temps de montée à 1 000 m	1 mn 18 sec	1 mn 19 sec	1 mn 19 sec
Temps de montée à 4 000 m	5 mn 11 sec	5 mn 02 sec	4 mn 45 sec
Temps de montée à 7 000 m	10 mn 32 sec	10 mn 55 sec	9 mn 21 sec
Distance franchissable	700 km	860 km	700 km
Plafond pratique	10 400 m	10 200 m	10 500 m
POIDS			
À vide, équipé	1 225 kg	1 287 kg	1 425 kg
Total en charge	1 855 kg	1 900 kg	1 929 kg
DIMENSIONS			
Envergure	12,110 m	12,092 m	12,092 m
Longueur (sans canon)	7,650 m	7,464 m	7,940 m
Hauteur (au repos)	2,440 m	2,630 m	2,420 m
Surface portante totale	16,50 m²	16,16 m²	16,50 m²
ARMEMENT			
Capot	2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa	1 x HS 9 20 mm chargeur 60 obus	1 x HS 9 20 mm chargeur 60 obus
Ailes	2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa	2 x Darne 7,5 mm bandes 300 cpa ou MAC 34	2 x MAC 34 7,5 mm chargeur 300 cpa
Lance-bombes éclairantes	2 x Type BE 1933	2 x Type BE 1933	2 x Type BE 1933

D.500/501 servent à armer un troisième groupe récemment constitué au sein de chacune des 2e et 3e escadres, les GC III/2 et III/3. Ce n'est qu'une situation temporaire, puisqu'en juillet, ces deux groupes, ainsi que les GC II/2 et II/3, perçoivent à leur tour des MS.406.

Le GC II/8, qui aligne une quatrième escadrille depuis janvier 1939, ayant été transformé sur Potez 631 en juin 1939, reverse ses D.510 au GC I/8.

La section chasse du GAM 550 (groupe aérien mixte) de Calvi (Corse) est équipée de 4 D.500 jusqu'à sa transformation sur Potez 631 en mai 1939.

Le D.510 n° 350 de l'escadrille AC3 de l'Aéronautique navale à Hyères au printemps 1940. Il achèvera sa carrière au cours de chasse. (Collection J. Mutin)



En août 1938, le ministère des Colonies envisage de former une escadrille de chasse à Dakar pour assurer la défense aérienne de l'AOF. Pour l'équiper, il passe auprès du ministère de l'Air une commande de 10 D.510. Ce dernier rejète la demande, mais, en échange, accepte de livrer sur place 13 D.501 « d'occasion ». L'escadrille autonome de chasse n° 6 est créée à Dakar-Ouakam en juin 1939, mais elle ne recevra que 6 D.501 deux mois plus tard.

DE LA MOBILISATION À LA GUERRE

Le 27 août 1939, date de la mobilisation, il ne reste plus que les GC I/1, II/1 et I/8, ainsi que le 5e GAA, à aligner encore le monoplan Dewoitine, désormais classé dans la catégorie « avion de transition », selon un euphémisme très en vigueur dans l'armée française de l'époque. Il faut aussi ajouter les escadrilles régionales de chasse (ERC), formées majoritairement avec du personnel réserviste.

Les ERC 1/561 et 2/561 sont mobilisées à Rouen-Boos avec respectivement 23 D.501 et 7 Ni-D.622. Elles forment le GARC I/561 en octobre, avant de devenir le GC II/10 en date du 1er janvier 1940. Il ne sera pas entièrement rééquipé en Bloch 151 avant mars 1940.

L'ERC 1/562 de Lyon-Bron aligne 12 D.501. Rebaptisée GARC I/562 le 1er octobre après création d'une seconde escadrille, qui sera ultérieurement détachée pour constituer l'ECN 5/13, elle devient le GC III/9 le 11 janvier 1940 et reçoit une première dotation de Bloch 151 dans le courant du mois. Ses onze D.501 survivants sont affectés au centre

PRODUCTION				
Marchés	**Nbre**	**D.500**	**D.501**	**D.510**
n° 661/1 du 07.03.32	1	n° 01		
n° 1329/3 du 23.11.33	5		n° 02 - 06	
	40	n° 07 à 46 (R-006 à R-045)		
n° 1419/3 du 23.11.33	7	47 (R-046), 49 (R-048) 55 (R-054), 57 (R-056) 59 à 61 (R-058 à 060)		
	5		n° 50 - 54 (R-049 à R-053)	
	2			n° 48 (R-047) n° 56 (R-055)
n° 428/4 du 13.08.34	50	n° 62 à 111 (R-062 à R-111)		
n° 978/4 du 04.01.35	50		N° 112 à 161 (R-172 à R-221)	
n° 979/4 du 04.01.35	30		n° 162 à 191 (R-962 à R-991) [1]	
n° 978/4 (avenant)	20		n° 192 à 211 (R-222 à R-241)	
n° 987/4 du 11.01.35	33		n° 212 (R-242) n° 220 à 251 (R-250 à R-281)	
n° 445/6 du 11.05.36	25			n° 252 à 276 (R-112 à R-136)
n° 445/6 (avenant)	7			n° 213 à 219 (R-243 à 249)
n° 944/6 du 29.10.36	24			n° 277 à 306 (R-281 à 283) [2]
n° 378/7 du 11.05.37	32			n° 307 à 310 (N-600 à 603) n° 317 à 322 (N-604 à 609) n° 329 à 334 (N-610 à 615) n° 341 à 356 (N-616 à 631)

[1] Lot initialement réservé à la Marine. Matricule affecté rétroactivement.
Les contrats à l'exportation sont repris dans le tableau de la page 16.
[2] Il semble que les D.501 n° 251 et D.510 n° 277 aient eu le même matricule (R-281). Cette anomalie se retrouve sur d'autres modèles d'avion.

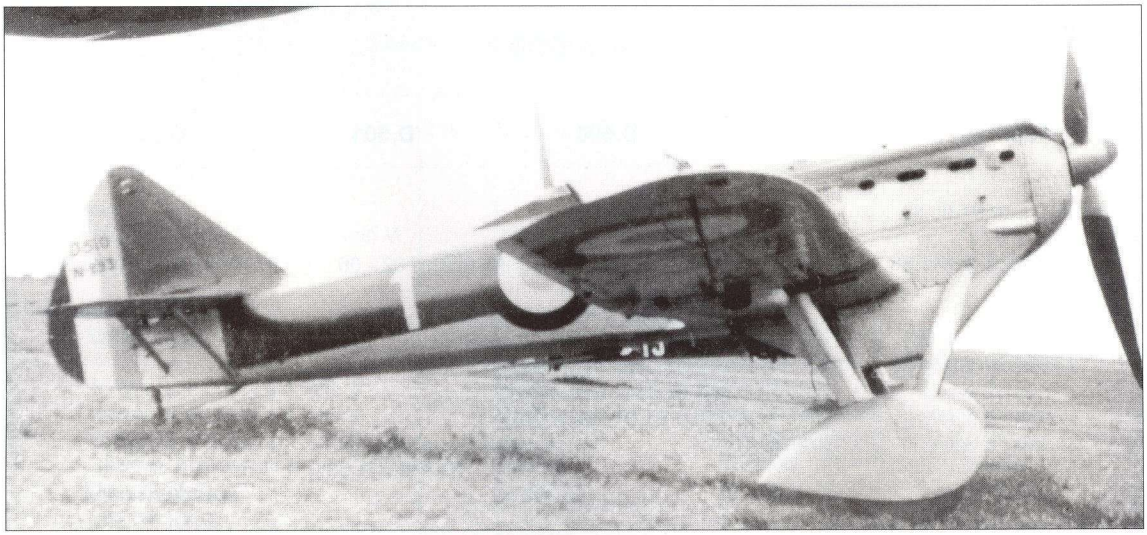
PRODUCTION TOTALE			
	D.500	**D.501**	**D.510**
France	**98**	**148**	**90**
Export	**3**	**14**	**30**
TOTAUX	**101**	**162**	**120**
TOTAL GÉNÉRAL : 383			

d'instruction à la chasse polonais de Lyon-Bron. On les retrouve aux côtés de 14 MS.406 (seuls 4 sont armés) et 4 C.714 (non armés) au sein du groupe de chasse de la DIAP (division d'instruction de l'aviation polonaise) créé le 11 mai 1940 à Saint-Symphorien-d'Ozon.

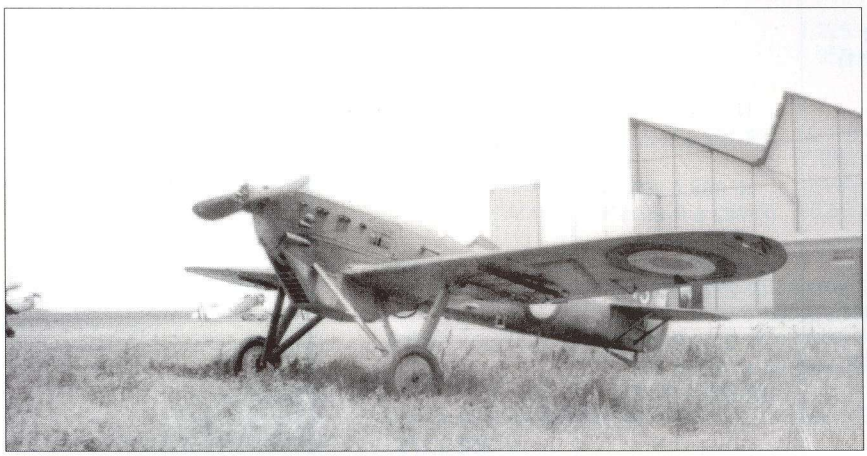
L'ERC 571 d'Alger perçoit 6 D.510 en novembre 1939 en remplacement de ses Ni-D.622. De son côté, l'ERC 573 est équipée pour partie de Blériot-SPAD 510 et pour partie de NiD.622; en novembre 1939, elle échange ces derniers contre 5 D.510. Le 15 mai 1940, les deux ERC fusionnent pour former le GC III/4 sur la base de Casablanca.

Le 5e GAA de Tunisie touche des MS.406 en octobre. Il est

Ci-contre :
le D.510 n° 293 du capitaine Davy, commandant la 5e escadrille du GC III/4 à Casablanca en mai 1940.
Cette escadrille, anciennement ERC 571, a été transformée sur D.510 fin novembre 1939.
(SHAA)



Ci-dessous :
le D.501 n° 227 de l'EPP n° 1 d'Étampes en 1940.
(Collection J. Mutin)

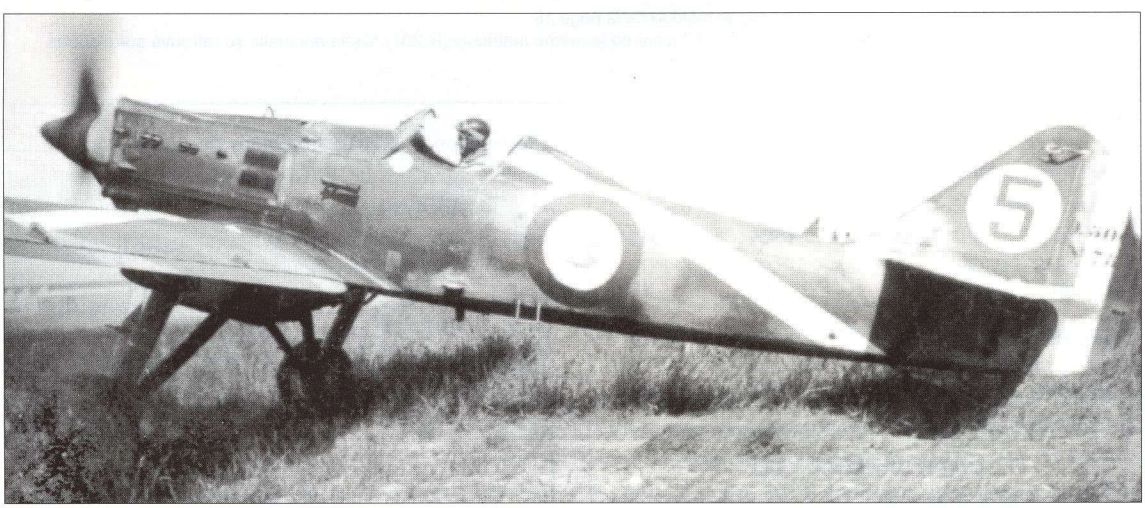


dissous sur place un mois plus tard, son personnel étant envoyé en métropole pour constituer le GC III/1.
Le GC I/1, dont une partie des pilotes est en cours d'instruction sur Bloch 152, est mobilisé avec ses D.510. Il ne les reversera au parc que début novembre.
Les GC II/1 et I/8 seront à leur tour transformés sur Bloch 152 dans le courant du mois de novembre.
Alors que le sens de l'histoire est au retrait du Dewoitine des unités de première ligne, l'Aéronautique navale récupère 15 D.510 reversés par le GC II/1 pour former à Cuers une nouvelle escadrille de chasse baptisée AC3 en date du 1er décembre 1939. Elle est ré-équipée en Bloch 151 à la mi-avril 1940, ses Dewoitine étant reversés au cours de chasse à Saint-Raphaël.

Une patrouille de quatre pilotes, commandée par le lieutenant Czeslaw Salkiewicz, est mise sur pied avec trois D.501 à Toulouse-Francazal le 20 mai. Le 30 mai, elle perçoit un premier D.520 qui est détruit le jour même, le lieutenant Salkiewicz perdant la vie dans l'accident. Le 5 juin, la patrouille touche deux nouveaux D.520. On ignore le nombre de missions de guerre réalisées à bord des D.501.

Dans les écoles

En décembre 1939, 17 D.501 sont expédiés à Oran-La Sénia pour parfaire l'entraînement des pilotes affectés aux GC I/9 II/9 et I/10, créés le 1er novembre à la suite de la dissolution de l'escadre de marche d'AFN.
À mesure de leur retrait des armées, les D.500-510 sont ré-affectés à l'instruction. Considérés comme avions d'entraînement de transition avant le lâcher les jeunes recrues sur leur futur avion d'arme, ils sont réservés aux écoles principales (Avord et Étampes) et aux CIC (centres d'instruction à la chasse) de Chartres et de Montpellier. En date du 1er novembre 1939, 47 figurent sur les états de ces écoles. Au 10 mai 1940, ce nombre a été porté à 76 (36 D.500, 31 D.501 et 9 D.510), ce qui représente près de la moitié des 182 encore existants (cf tableau page 25).
Comme on l'a vu dans l'article publié dans les n° 37 et 38 d'Aéro-Journal sur les écoles de pilotage, peu après le déclenchement de l'offensive allemande le 10 mai 1940, l'Intérieur cède une grande partie de ses avions d'arme



Le D.500 n° 75 de l'EPP d'Avord au printemps de 1940.
(SHAA)

SITUATION DES APPAREILS
(au 10.05.40)

Situation	D.500 disp.	D.500 ind.	D.501 disp.	D.501 ind.	D.510 disp.	D.510 ind.
Aux armées						
Métropole	1	3	14	4	5	2
AFN	-	-	11	-	16	9
Colonies	-	-	3	3	-	-
Intérieur						
Écoles	20	16	25	6	7	2
Essais, divers	-	-	3	4	1	-
EAA 301	1	-	-	-	-	-
Non affectés	-	-	-	11	-	15
TOTAUX	**22**	**19**	**56**	**28**	**29**	**28**
	41		**84**		**57**	

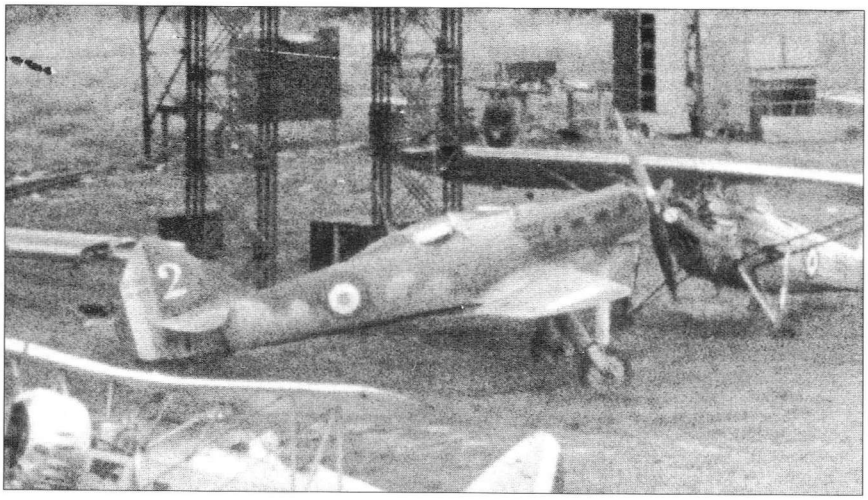
TOTAL GÉNÉRAL : 182

au profit des unités engagées et doit les remplacer par des avions de « transition ». C'est ainsi que le 23 mai, jour où le CIC de Chartres se replie sur Cazaux, le I[er] groupe d'instruction dispose de 30 Loire 46 et le II[e] groupe de 25 D.500/501. Le CIC de Montpellier, quant à lui, aligne 10 Blériot-SPAD 510 au I[er] groupe et 30 D.500/501 au II[e] groupe.

Le 20 mai, quand elle reçoit l'ordre de repli, l'école principale d'Avord transfère au moins 10 D.500-510 sur La Rochelle. Parmi ceux-ci figurent le D.503 n° 01, prototype qui servait de monture au lieutenant-colonel Fonck, qui appartenait au groupe de contrôle aux Armées. À noter aussi que les élèves vont casser la moitié des effectifs en D.500/510 de l'école entre le 4 et le 8 juin !

Certains appareils sont affectés comme avions plastrons (entendez cible aérienne sur lesquels les élèves mitrailleurs s'entraînent à la ciné-mitrailleuse) dans les CIR et CIB.

Il doit peut-être exister d'autres D.500-510 dans d'autres unités marginales, mais les états les recensent volontiers dans la rubrique fourre-tout « divers », où ils côtoyent les MS.225, Ni-D.622 et autres petites merveilles de la technologie de la fin des années vingt.



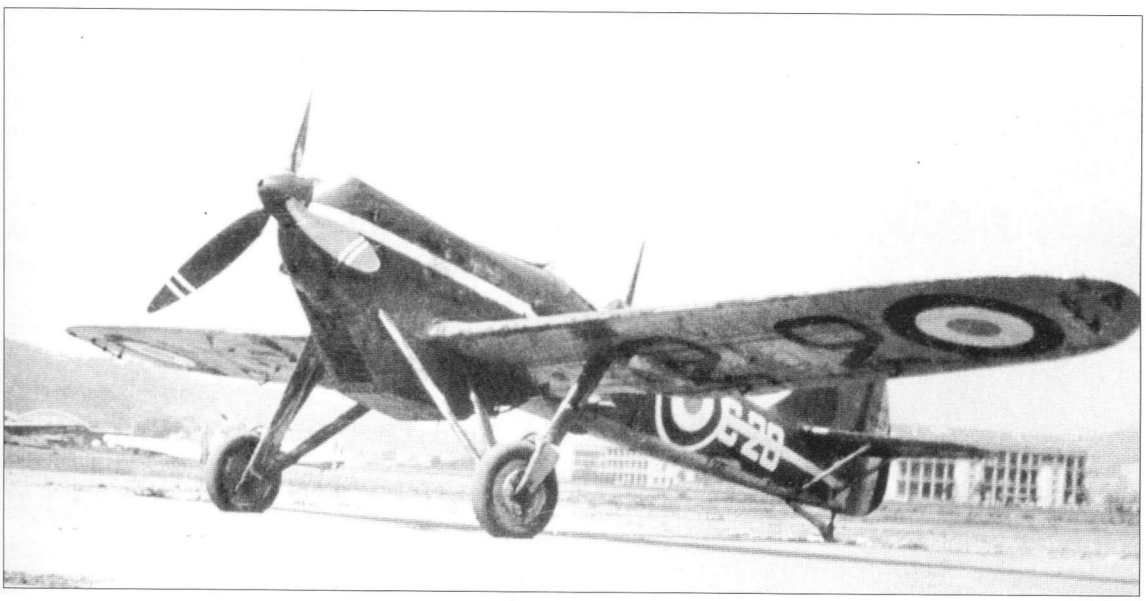
Intéressante, bien que de mauvaise qualité, cette photo montre un D.501 du CIC de Chartres, capturé par les Allemands sur le terrain de Cazaux en juin 1940.
Le grain du cliché ne permet malheureusement pas de lire le numéro de série.
(ECPA-D)

DERNIERS VOLS

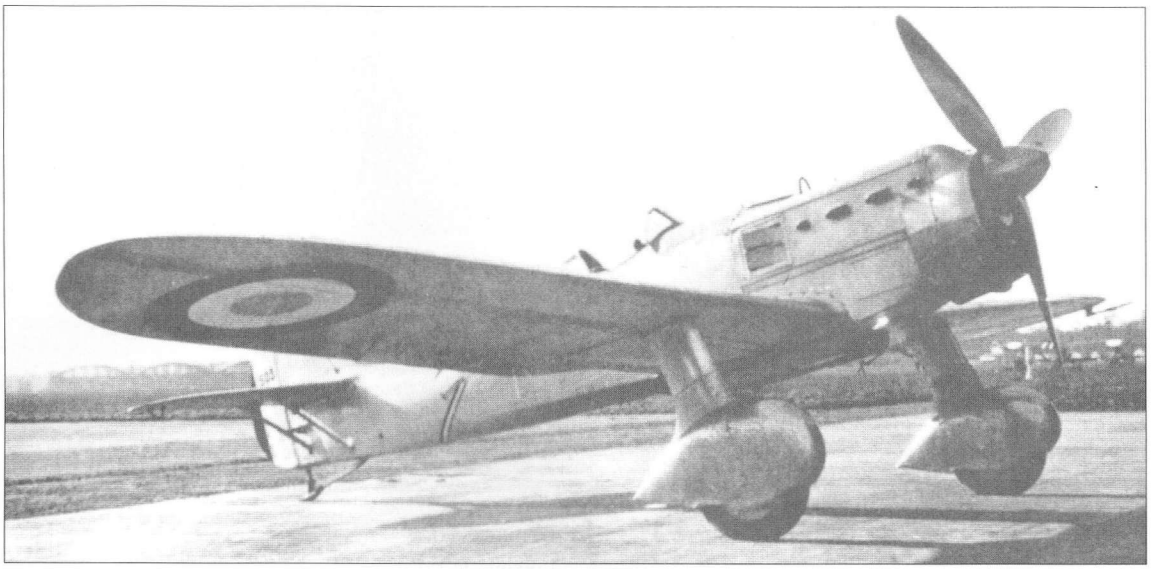
Lorsque le rideau tombe, le 25 juin 1940, de nombreux appareils ont été abandonnés sur la route de l'exode. Ainsi, quand le premier recensement est établi en juillet 1940, seuls 6 D.500, 20 D.501 et 11 D.510 sont retrouvés sur les terrains de la zone libre, auxquels il faut ajouter 12 D.500/510 recensés en Algérie et en Tunisie, 14 au Maroc et 5 D.501 en AOF, non compris ceux de l'Aéronautique navale. Plus de 100 appareils ont donc été perdus pendant la campagne, la plupart accidentés ou abandonnés.

Les derniers D.510 du GC III/4 sont convoyés à Meknès les 27 et 28 juillet, le sergent Cermollace détruisant volontairement son avion à l'atterrissage pour qu'il ne soit pas remis aux Allemands. Ses craintes étaient superflues, car ces avions seront stockés puis ultérieurement ferraillés. Le GC III/4, lui, est dissous le 25 août.

Pendant la période de l'armistice, seuls subsistent les cinq D.501 de l'escadrille n° 6. Rebaptisée escadrille 1/6 et confiée au capitaine Labit, elle s'installe à Thiès en juillet 1940. Seule unité de chasse présente dans le secteur, elle effectue quelques missions de protection au-dessus de Dakar lors de la première tentative des Britanniques contre le port où a trouvé refuge le cuirassé *Richelieu*, le 7 juillet. Ultérieurement transformée sur Curtiss H-75A, elle sera dissoute fin 1941.



Un survivant du cours de chasse de l'Aéronautique navale sur la base de Cuers en juillet 1940.
Ce D.510, le n° 347, provenant de l'armée de l'Air porte en conséquence son matricule militaire (N-622).
On notera la bande blanche de l'aviation de l'armistice, une marque plutôt rare sur un D.510.
(Collection J. Mutin)



Le prototype du D.503 est pris en compte par l'armée de l'Air et versé à la DALAC qui gère le parc aéronautique de l'Administration centrale. L'appareil est affecté au lieutenant-colonel Fonck, appartenant au groupe de contrôle aux Armées, qui peint sur le fuselage la cigogne de la SPA 3 et la bande des as. L'appareil finira sa carrière à l'EPP d'Avord et tombera aux mains des Allemands lorsque cette école évacuera le terrain de La Rochelle-Laleu sur lequel elle avait été repliée en juin 1940.
(Collection J. Mutin)

Les deux derniers D.510 encore en état seront envoyés au pilon par les Allemands quand ils envahiront la zone libre le 11 novembre 1942.

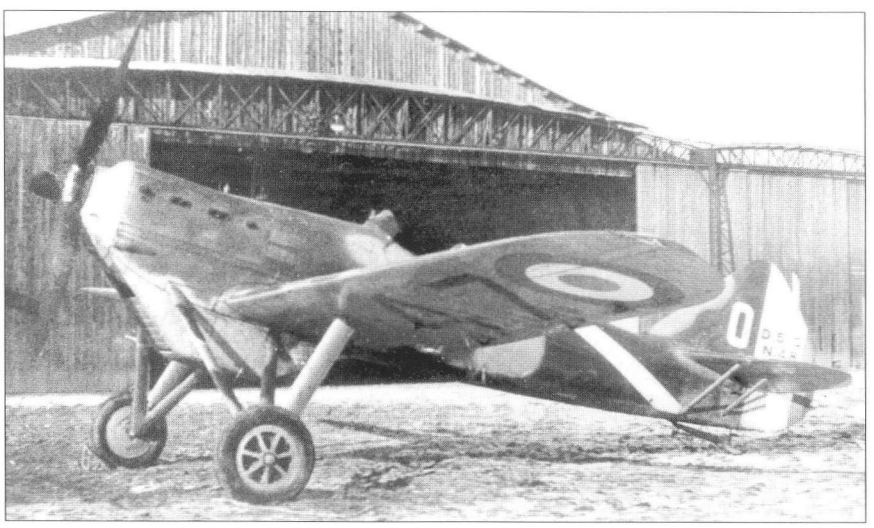
Un chasseur de transition

Ainsi s'achève l'histoire du premier chasseur moderne de l'armée de l'Air, qui fut rattrapé puis dépassé par le prodigieux bond technologique qu'enregistra l'industrie aéronautique entre 1934 et 1936. Alors qu'il avait été retenu par l'armée de l'Air pour moderniser son aviation de chasse en attendant l'arrivée de la seconde génération au tournant de la décennie, l'accélération du progrès fit qu'il était déjà dépassé trois ans avant sa mise à la retraite programmée et que, selon les nouveaux standards, il n'était plus qu'un chasseur de « transition ».

Les dérivés

Le premier modèle dérivé du D.510 est le D.511, dont le prototype est produit à partir de la cellule du n° 58 prélevée sur les chaînes. Il bénéficie de quelques améliorations aérodynamiques (train à jambe unique) et son envergure est ramenée à 11,48 m. Son développement est rapidement abandonné en faveur du D.513. Toutefois, il va connaître une seconde carrière sous forme d'avion expérimental.
Rebaptisé D.503 n° 01, il reçoit un moteur-canon 12Xcrs avec un radiateur frontal annulaire identique à celui conçu pour le D.513. Légèrement plus léger (PTC : 1 825 kg) que le D.510, il vole pour la première fois le 15 avril 1933. Ses performances sont décevantes, puisqu'il est nettement plus lent que le D.510 (375 km/h à 4 000 m, sans l'armement) et grimpe moins vite. L'idée de l'équiper d'un habitacle fermé ne sera jamais menée à son terme en raison de complications techniques, mais surtout de la vive réticence du STAé. Il est néanmoins pris en compte par le CEAM en janvier 1936 et affecté à la division d'avions de liaison de l'Administration centrale de Villacoublay, où il devient l'avion personnel du lieutenant-colonel Fonck. Il termine sa carrière à l'EPP d'Avord (et non d'Étampes, comme mentionné depuis toujours).
Le D.510 n° 48 est transformé fin 1937 en D.504LP (pour lance-parachute). Il n'est évidemment pas question de faire sauter des troupes aéroportées depuis un D.510, mais plutôt de tester des parachutes. À cet effet, le réservoir placé sous le fuselage, derrière le radiateur, est remplacé par un compartiment destiné à recevoir la « toile » et son lest. Le moteur d'origine (12Ycrs) est remplacé par un 12Ybrs (sans canon).
Enfin, d'autres projets sont étudiés, mais aucun n'aboutira : D.505 (moteur Lorraire Pétrel 12H, 12 cylindres en V de 720 ch), D.506 (Farman 12Wi, 12 cylindres en W inversé – trois rangées – de 650 ch), D.507 (HS 14HA, 14 cylindres en étoile refroidis par air de 1 000 ch), D.508 (Gnôme-Rhône 14Kes, 14 cylindres en étoile refroidis par air de 880 ch), D.508bis (Wright SR-1820-F3 Cyclone, 9 cylindres en étoile refroidis par air de 710 ch) et D.509 (HS 14HB de 670 ch).
En 1932, pour répondre à un cahier des charges émis par l'Aéronautique navale, Dewoitine présente son HD.500, chasseur à flotteurs catapultable. Il est rapidement abandonné en faveur du HD.502 qui ne sera jamais achevé.
La descendance directe s'arrête avec le D.512, qui conserve la voilure du D.510 mariée à un moteur Rolls-Royce Kestrel VI. Les calculs, effectués début 1934, ne montrent aucun gain en performances par rapport au D.500-01 et le projet est abandonné. Il est cependant repris quelques mois plus tard avec, cette fois, un moteur Hispano-Suiza 12Ygrs. La cellule est entièrement redessinée et la silhouette préfigure en fait le D.513, dont l'avancement des travaux entraîne l'abandon du D.512.

Le prototype D.510 n° 48, devenu pour un temps D.504LP, sera affecté à l'EPP n° 3 d'Avord, où il sera détruit dans un accident le 8 mars 1940.
On note qu'il avait conservé l'atterrisseur Charles du D.501.
(Collection J. Mutin)



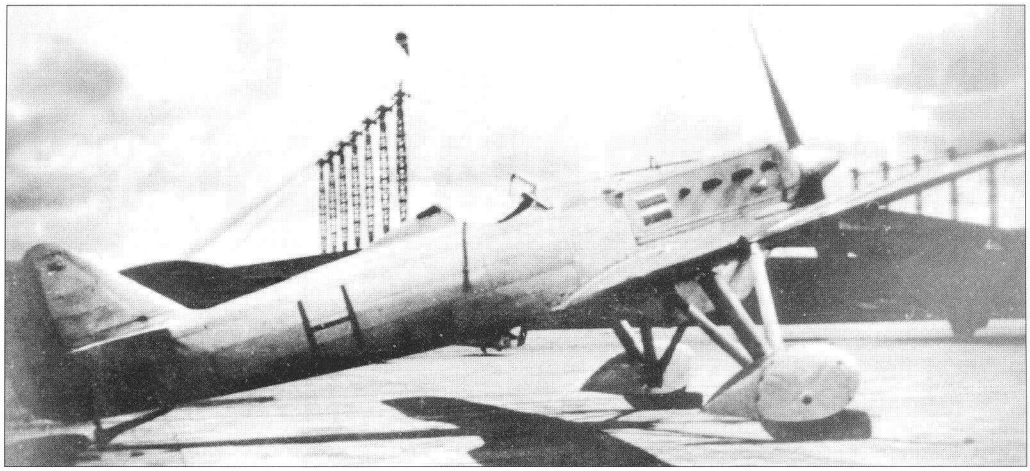
DOSSIER

DEWOITINE D.500 - 510

LE CHASSEUR À LA FRANÇAISE

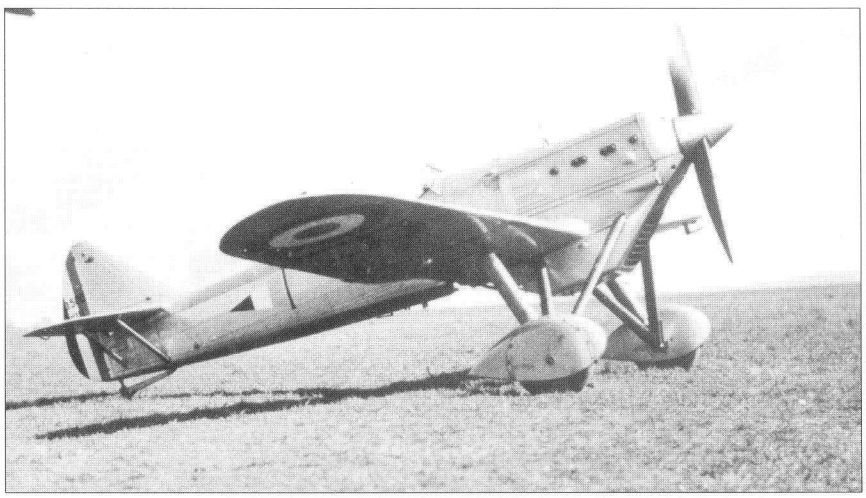
ALBUM

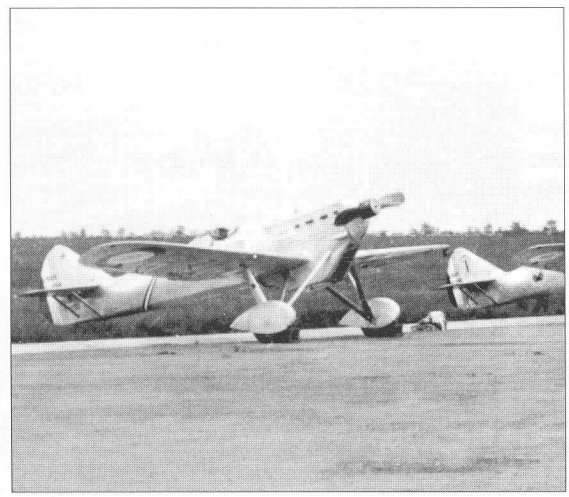
Les avions d'état-major



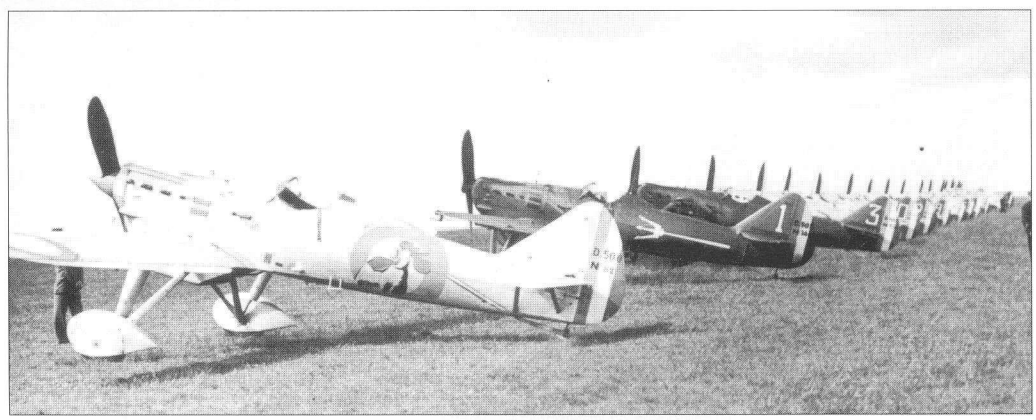
Ci-contre :
le D.500 n° 31 du général Jean-Paul Houdemon, commandant la 4e région aérienne en 1937-38.
On note le « H » sur le fuselage.
(Collection P. Rivière)

Ci-dessous :
le D.501 n° 134 du commandant de la 3e escadre, le colonel Gastin.
(Collection D. Nisi)

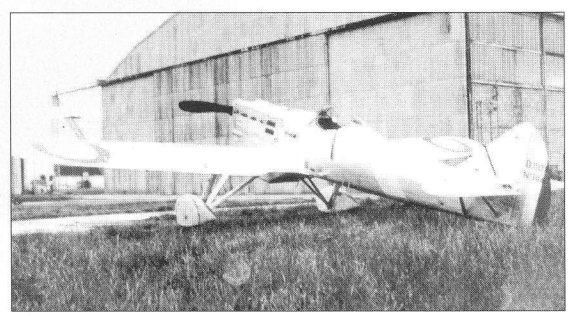




Ci-dessus :
un avion géré par la DALAC (division d'avions de liaison de l'Administration centrale), le D.500 n° 111 du lieutenant-colonel Heurtaux, inspecteur de la chasse en 1939.
(Collection J. Cuny)

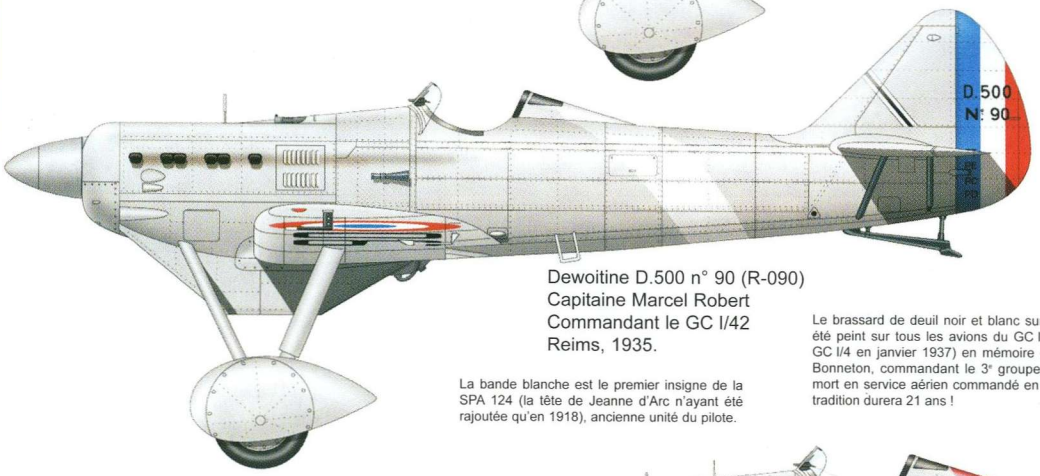


Ci-contre :
le D.500 n° 82 du lieutenant-colonel Galliot de Turenne, commandant la 42e escadre mixte à Reims en 1936. Au second plan, des D.500 de la 4e escadrille du groupe de chasse de nuit II/42.
(Collection J. Mutin)



Ci-contre, le commandant Marcel Robert, commandant le GC I/4, devant son D.501 n° 194, à Reims en février 1936.
Son D.501, que l'on voit ci-dessus sous un autre angle, a conservé les mêmes décorations que son ancien D.500.
(Collection J. Mutin)

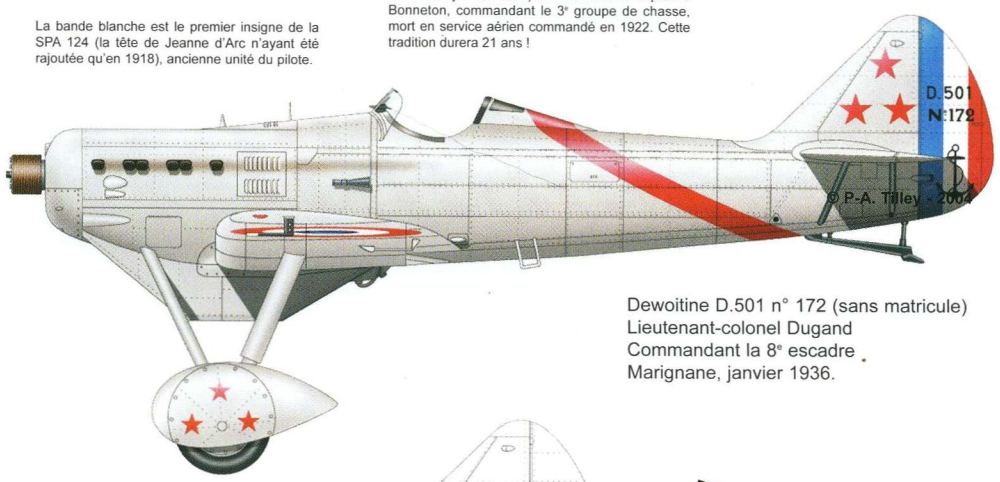
Dewoitine D.500 n° 82 (R-082)
Lieutenant-colonel Armand Galliot de Turenne
Commandant la 42e escadre mixte
Reims, 1935.



Dewoitine D.500 n° 90 (R-090)
Capitaine Marcel Robert
Commandant le GC I/42
Reims, 1935.

La bande blanche est le premier insigne de la SPA 124 (la tête de Jeanne d'Arc n'ayant été rajoutée qu'en 1918), ancienne unité du pilote.

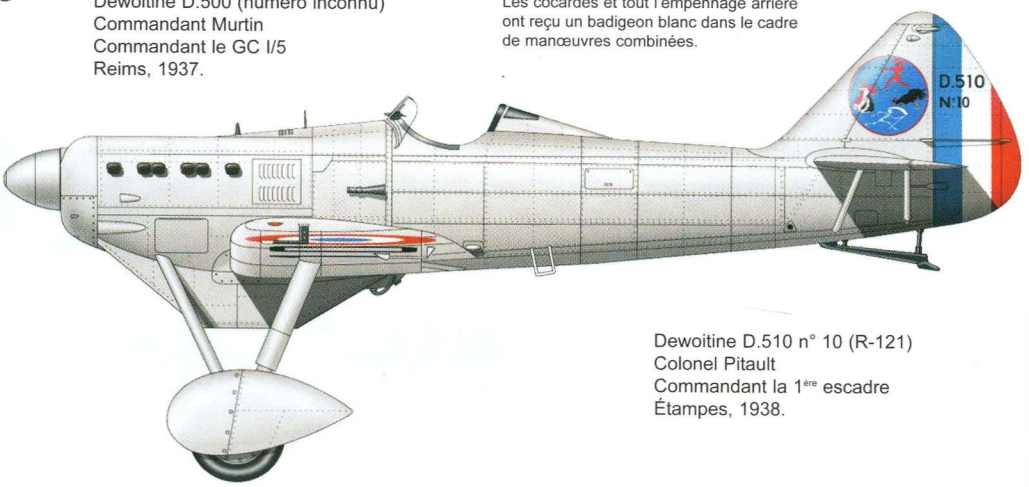
Le brassard de deuil noir et blanc sur la dérive a été peint sur tous les avions du GC I/42 (devenu GC I/4 en janvier 1937) en mémoire du capitaine Bonneton, commandant le 3e groupe de chasse, mort en service aérien commandé en 1922. Cette tradition durera 21 ans !



Dewoitine D.501 n° 172 (sans matricule)
Lieutenant-colonel Dugand
Commandant la 8e escadre
Marignane, janvier 1936.

Dewoitine D.500 (numéro inconnu)
Commandant Murtin
Commandant le GC I/5
Reims, 1937.

Les cocardes et tout l'empennage arrière ont reçu un badigeon blanc dans le cadre de manœuvres combinées.

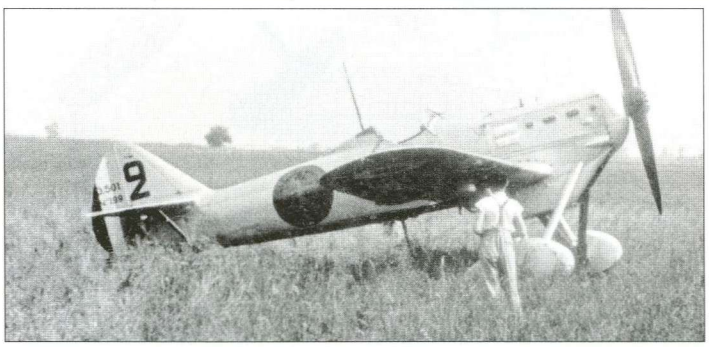


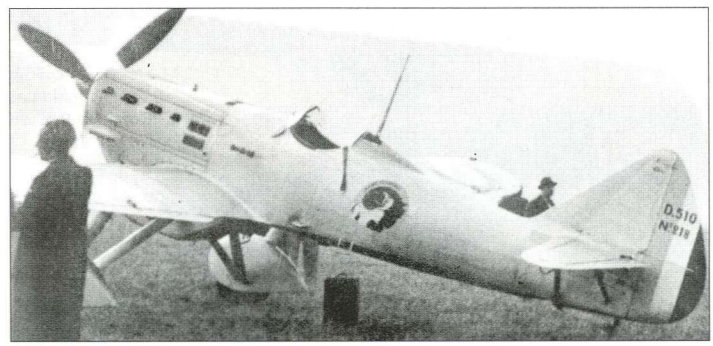
Dewoitine D.510 n° 10 (R-121)
Colonel Pitault
Commandant la 1ère escadre
Étampes, 1938.

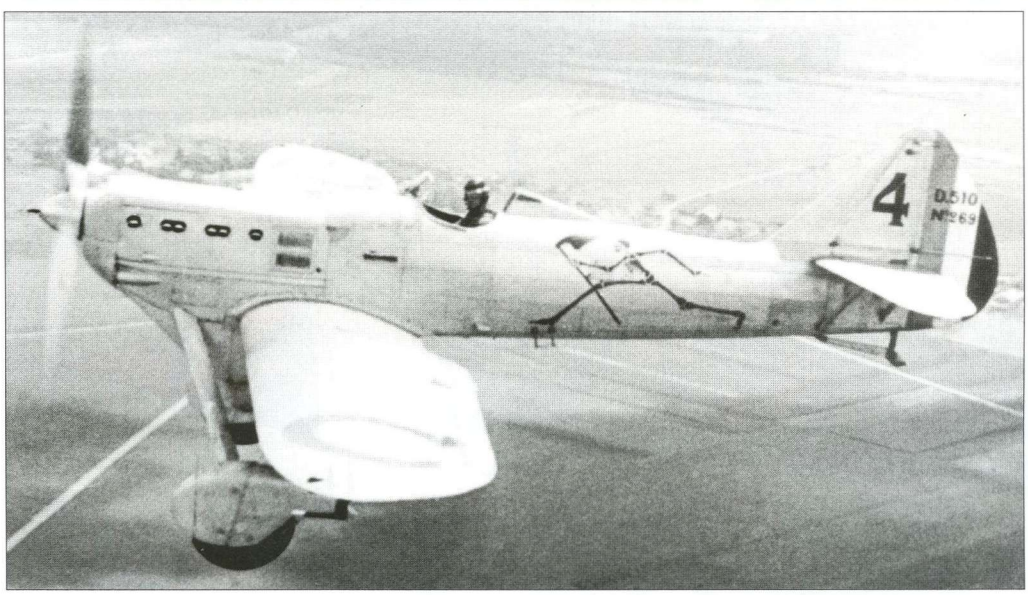
© P-A. Tilley - 2004

Ci-contre :
le Dewoitine D.510 n° 214 du commandant de la 1ère escadre, le lieutenant-colonel Dauphinet, vers fin 1938-début 1939.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
le Dewoitine D.501 n° 199 de la 1ère escadrille du GC I/1 (SPA 31) à Beauvais-Tillé le 14 juillet 1938.
(Collection GAM)

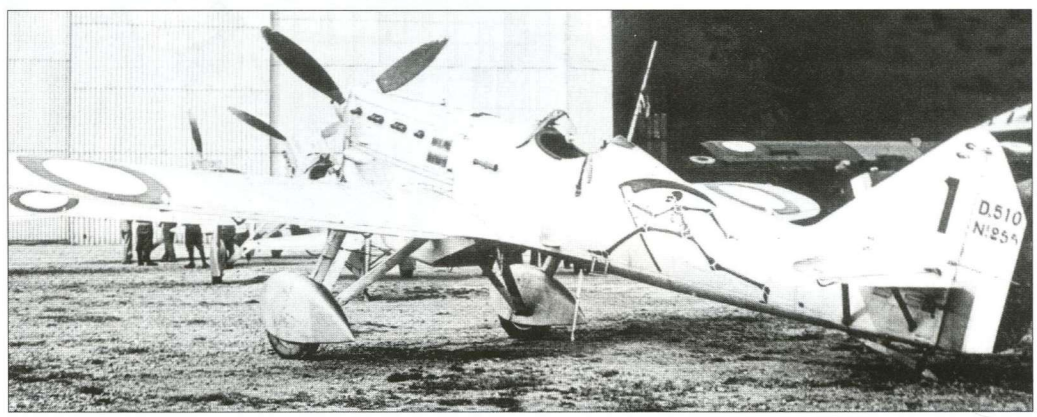




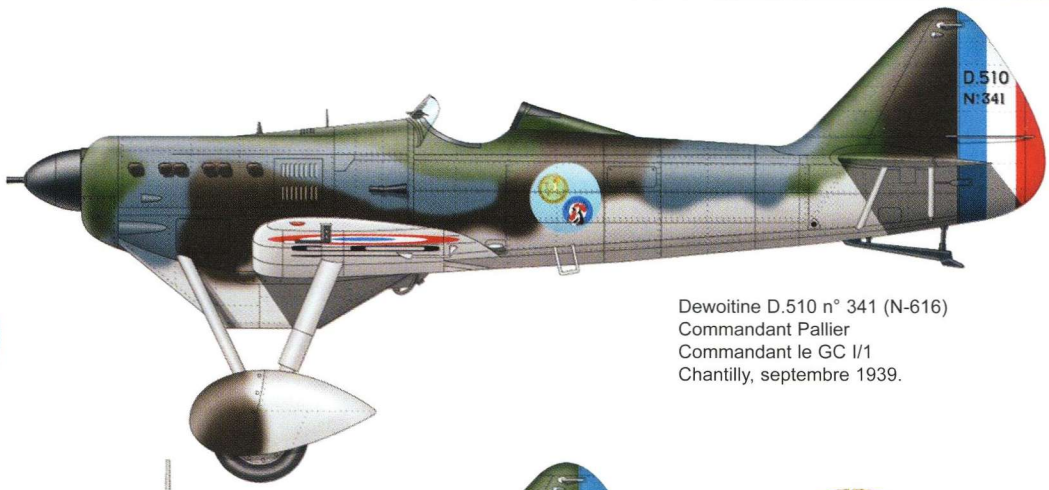


Ci-dessus :
le Dewoitine D.510 n° 218 de la 2e escadrille du GC I/1 (SPA 31) lors d'une journée portes ouvertes vers 1938.
(Collection J. Mutin)

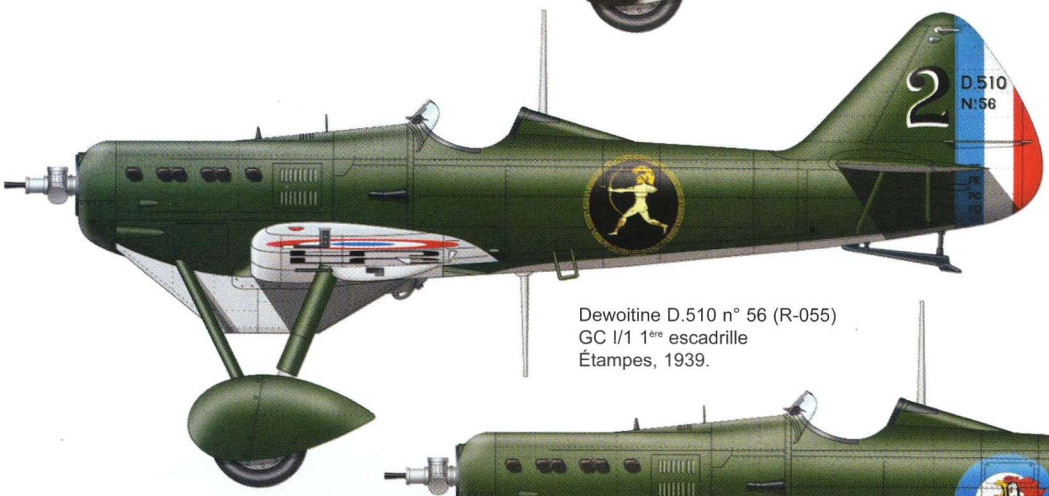
Ci-contre :
magnifique étude en vol du D.510 n° 269 de la 3e escadrille du GC II/1.
On note le curieux découpage du carénage de roue.
(Collection J. Mutin)



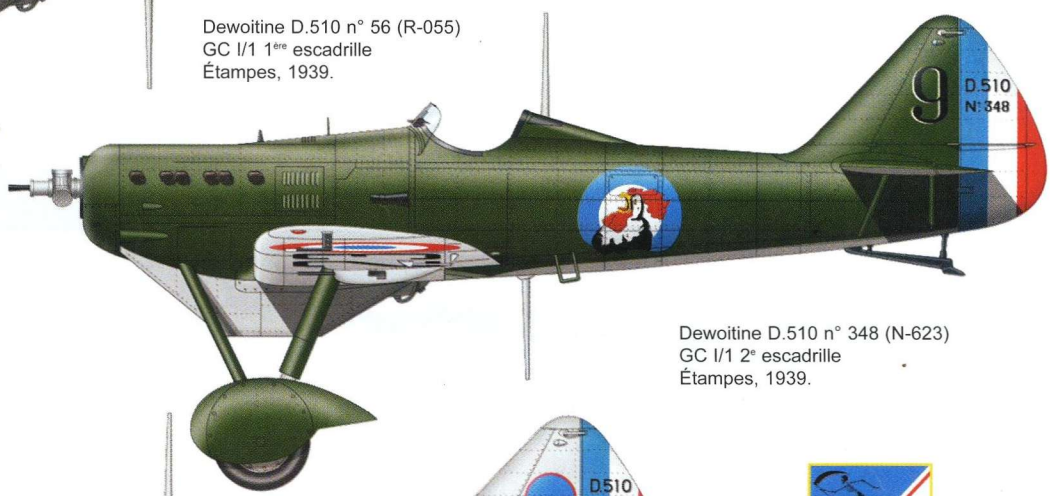
Le D.510 n° 255 de la 3e escadrille du GC II/1 (SPA 94). Il à noter que celui-ci, sorti d'usine avec le n° 4, a été correctement renuméroté *a posteriori*. Le GC II/1 fut le premier récipiendaire du D.510.
(Collection J. Mutin)



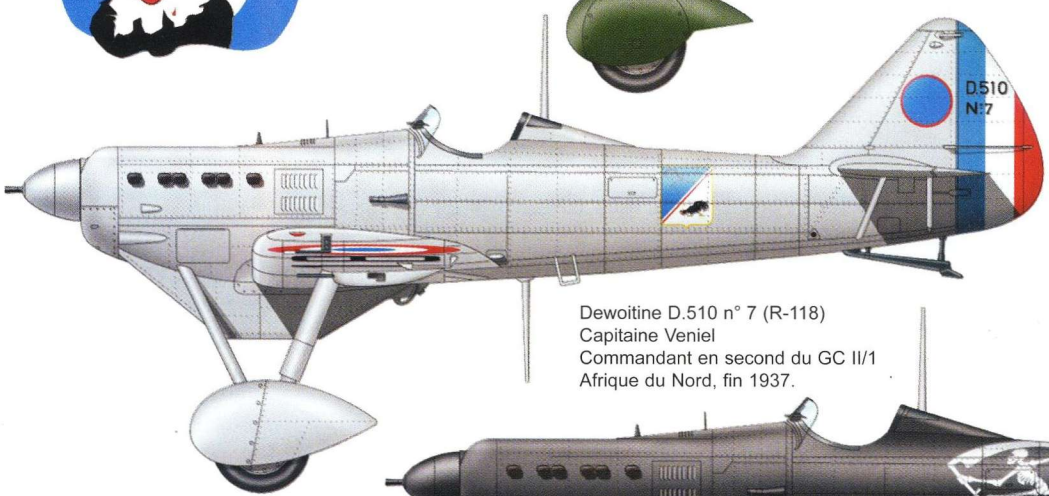
Dewoitine D.510 n° 341 (N-616)
Commandant Pallier
Commandant le GC I/1
Chantilly, septembre 1939.



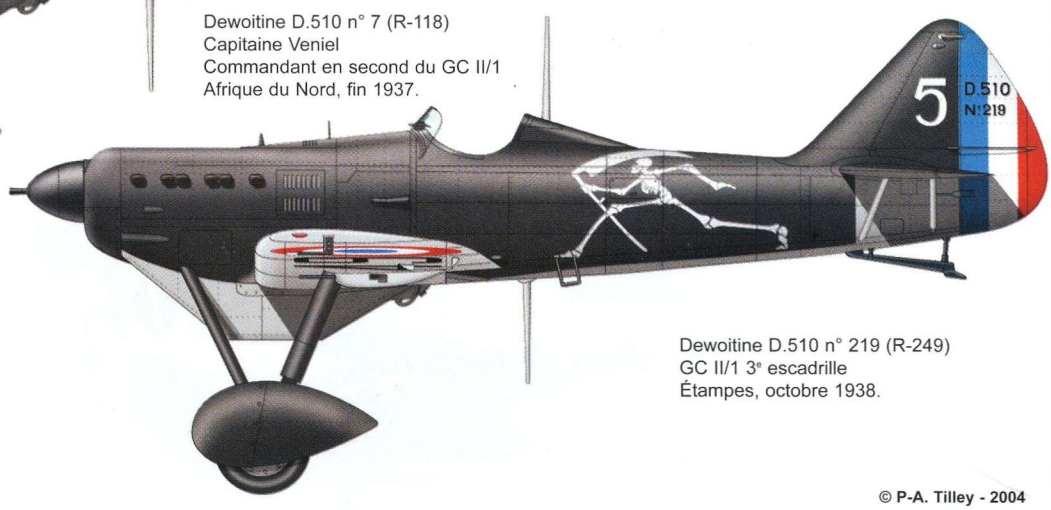
Dewoitine D.510 n° 56 (R-055)
GC I/1 1ère escadrille
Étampes, 1939.



Dewoitine D.510 n° 348 (N-623)
GC I/1 2e escadrille
Étampes, 1939.

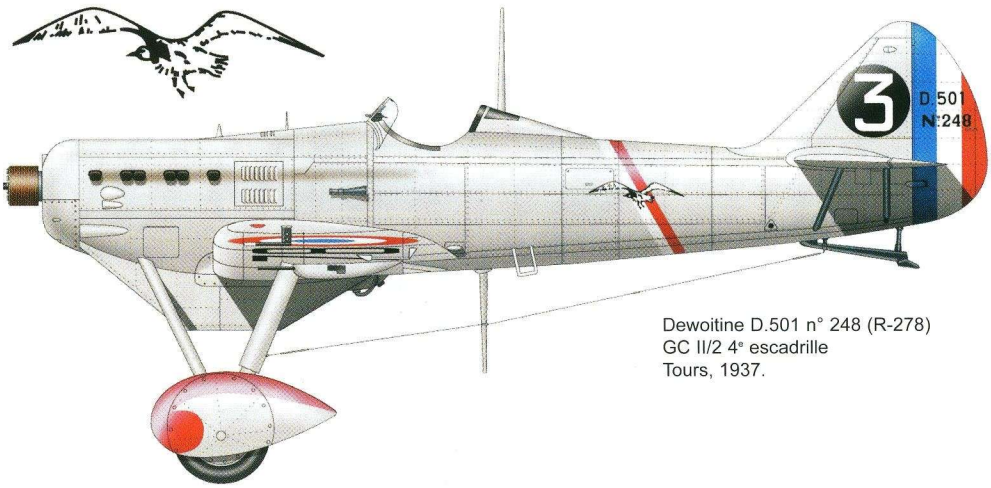


Dewoitine D.510 n° 7 (R-118)
Capitaine Veniel
Commandant en second du GC II/1
Afrique du Nord, fin 1937.



Dewoitine D.510 n° 219 (R-249)
GC II/1 3e escadrille
Étampes, octobre 1938.

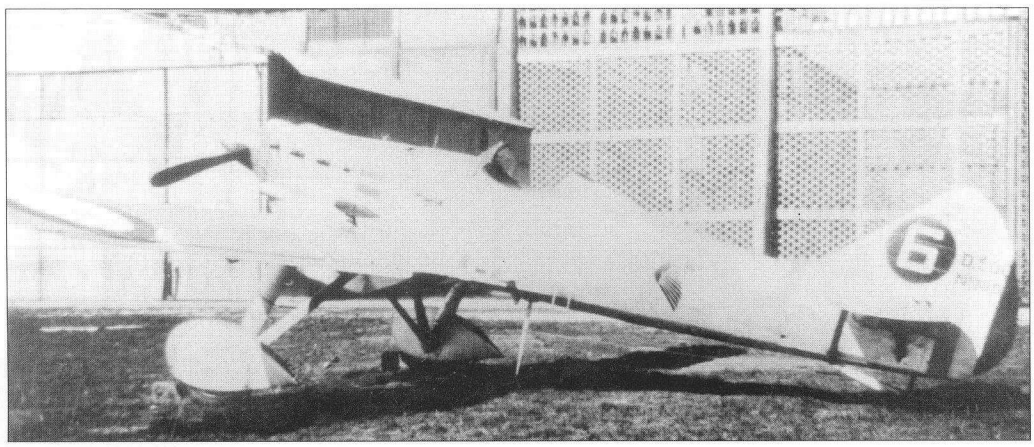
© P-A. Tilley - 2004

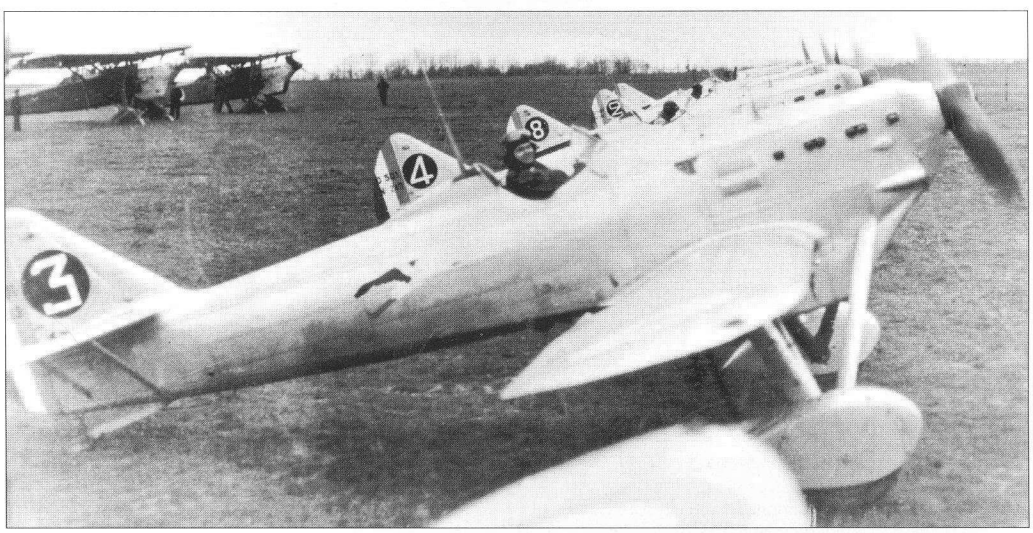


Dewoitine D.501 n° 248 (R-278)
GC II/2 4e escadrille
Tours, 1937.

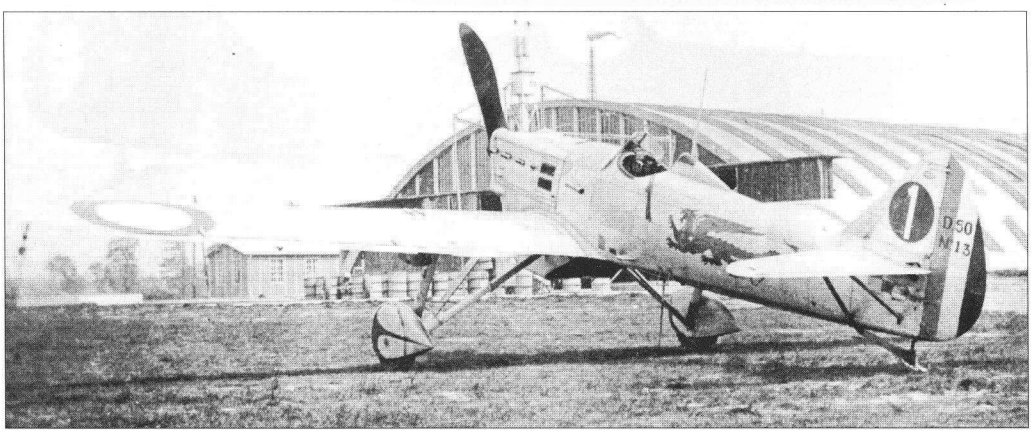
© P-A. Tilley - 2004

Le D.500 n° 105 de la 1ère escadrille du GC I/2 à Chartres.
À cette époque, la cigogne de la SPA 3 était fréquemment peinte en noir.
On note la ciné-mitrailleuse sur l'extrados gauche.
(Collection J. Mutin)

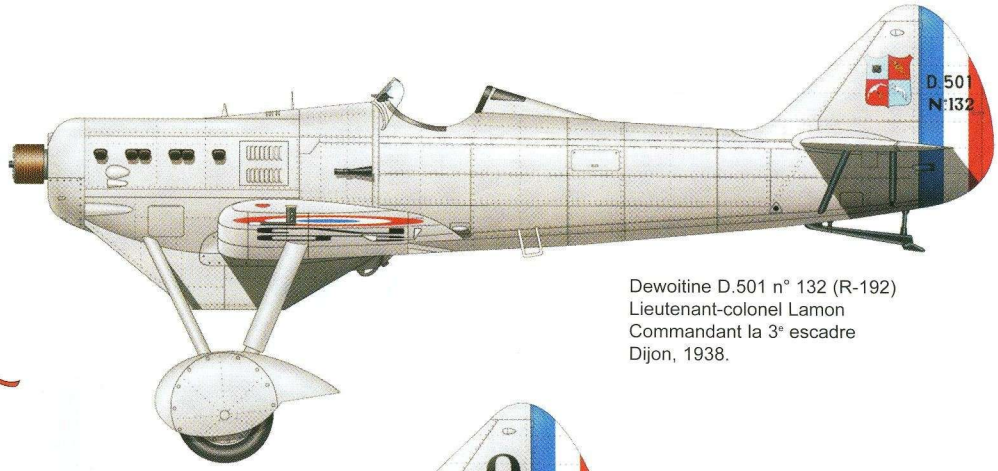




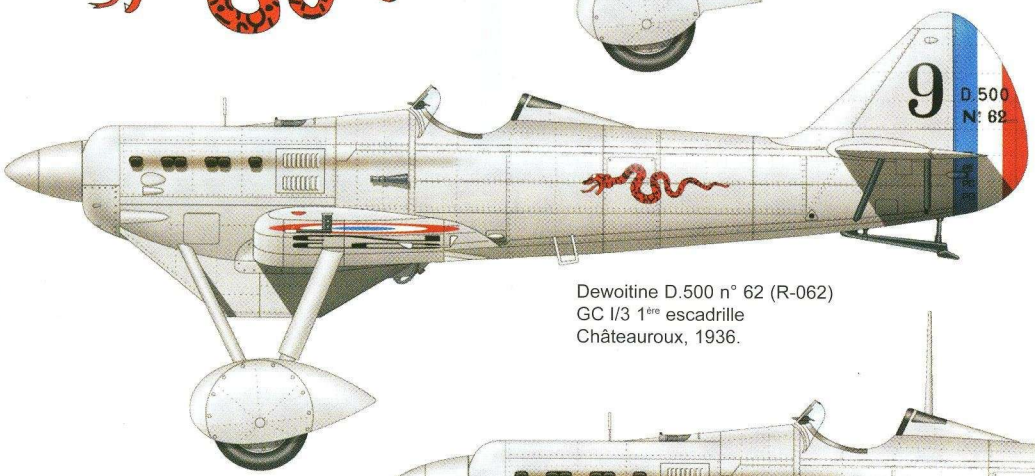
Alignés pour la fête de l'Air à Villacoublay, le 10 juillet 1938, les D.501 de la 2e escadrille du GC I/2 (SPA 103) avec au premier plan, le n° 189.
(Musée de l'Air)



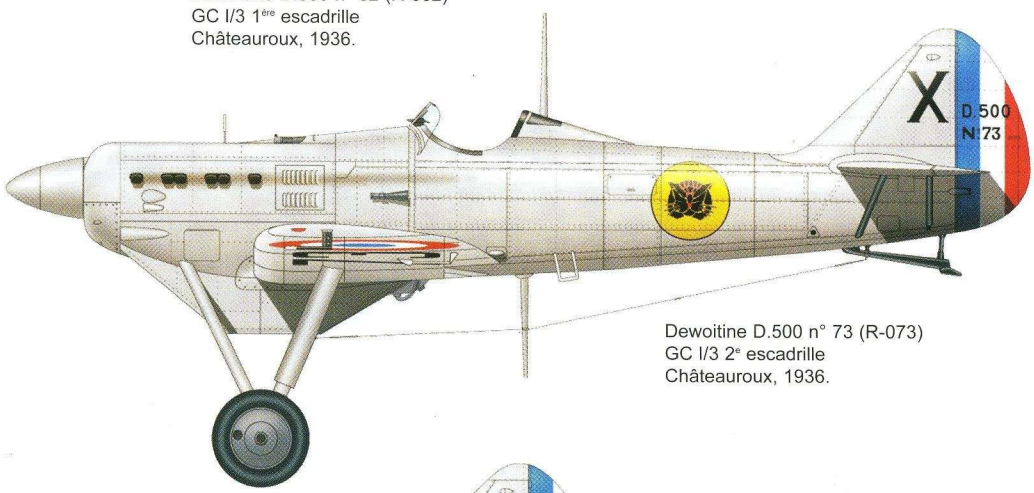
Le D.501 (numéro commençant par 13) du chef de la 3e escadrille du GC II/2 (SPA 65) à Chartres vers 1938.
Le chiffre individuel était répété sur l'extrados droit et les carénages de roue ont été décorés.
(Collection J. Mutin)



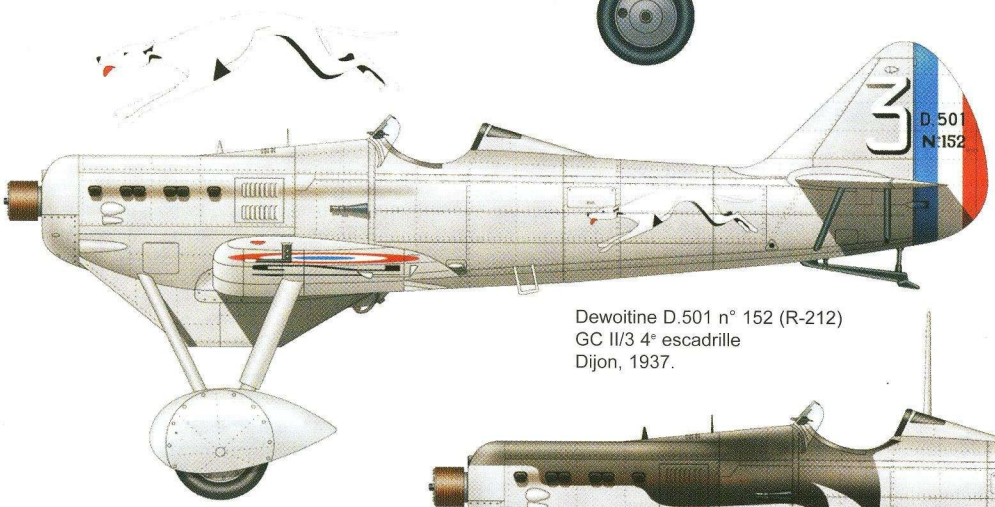
Dewoitine D.501 n° 132 (R-192)
Lieutenant-colonel Lamon
Commandant la 3e escadre
Dijon, 1938.



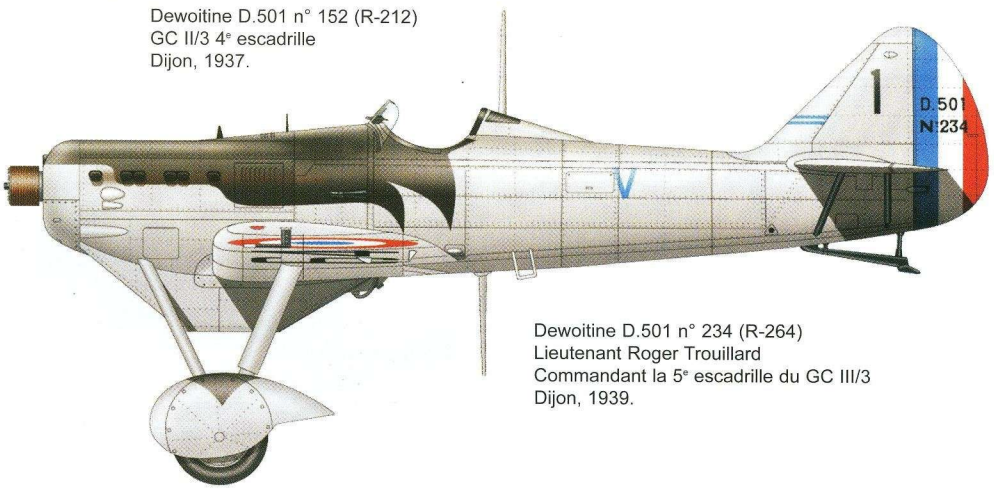
Dewoitine D.500 n° 62 (R-062)
GC I/3 1ère escadrille
Châteauroux, 1936.



Dewoitine D.500 n° 73 (R-073)
GC I/3 2e escadrille
Châteauroux, 1936.



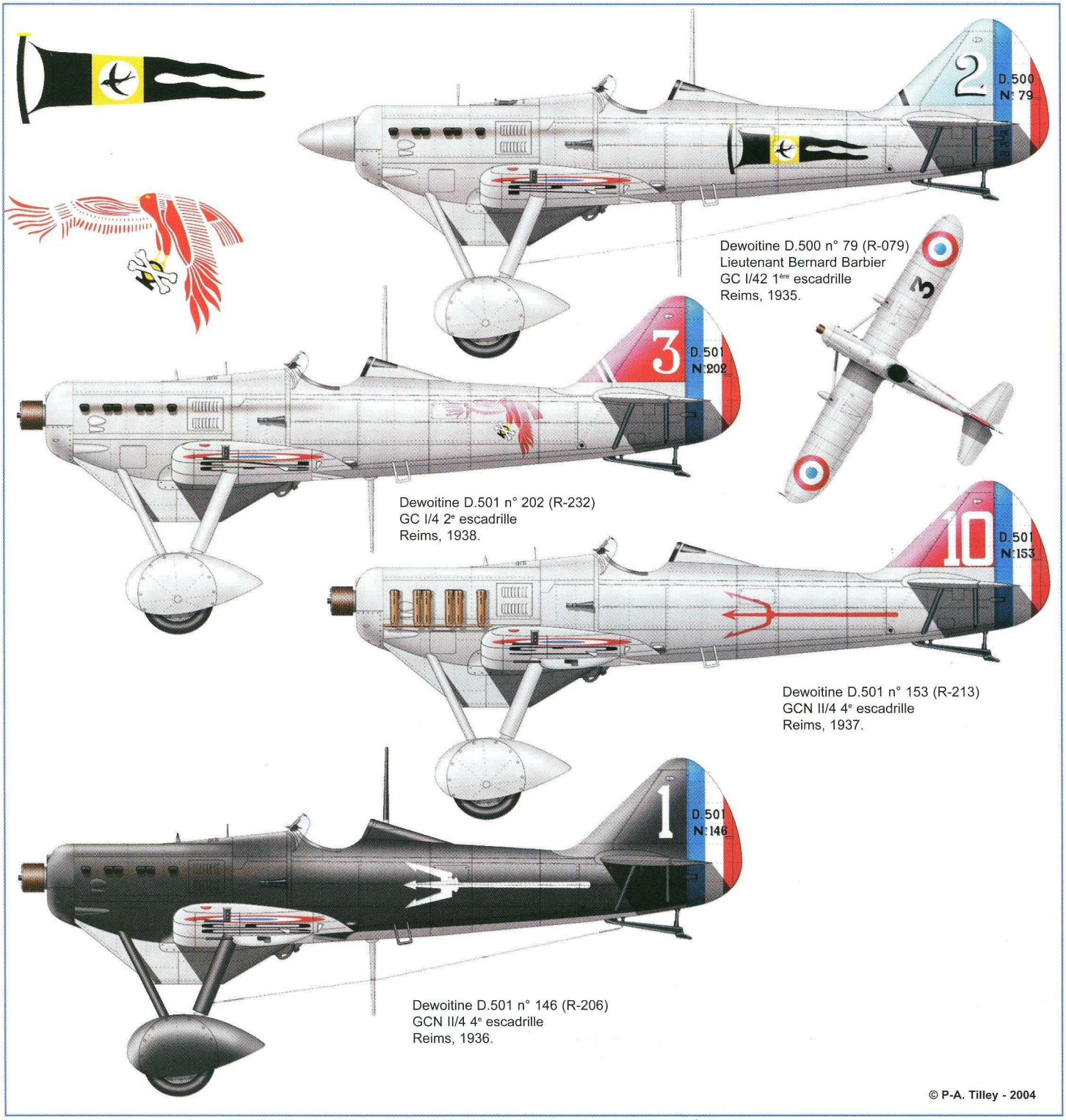
Dewoitine D.501 n° 152 (R-212)
GC II/3 4e escadrille
Dijon, 1937.



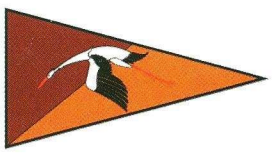
Dewoitine D.501 n° 234 (R-264)
Lieutenant Roger Trouillard
Commandant la 5e escadrille du GC III/3
Dijon, 1939.

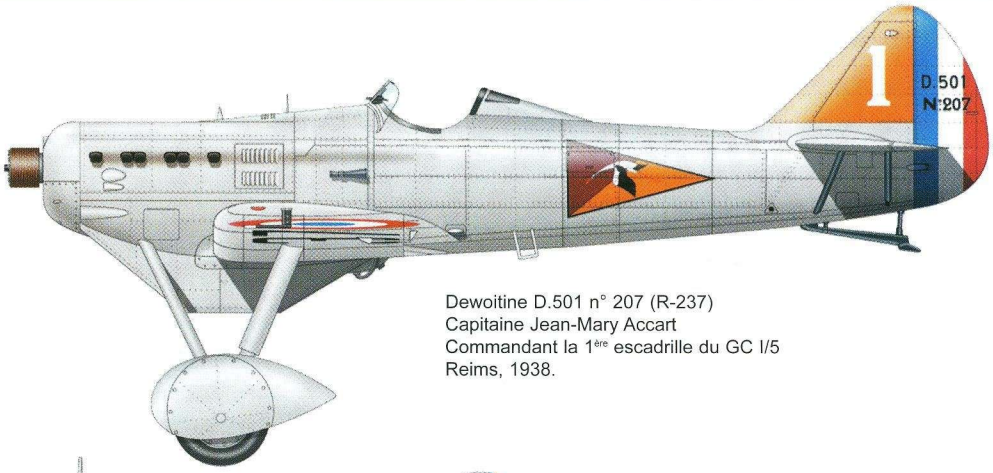
© P-A. Tilley - 2004

4e escadre de chasse

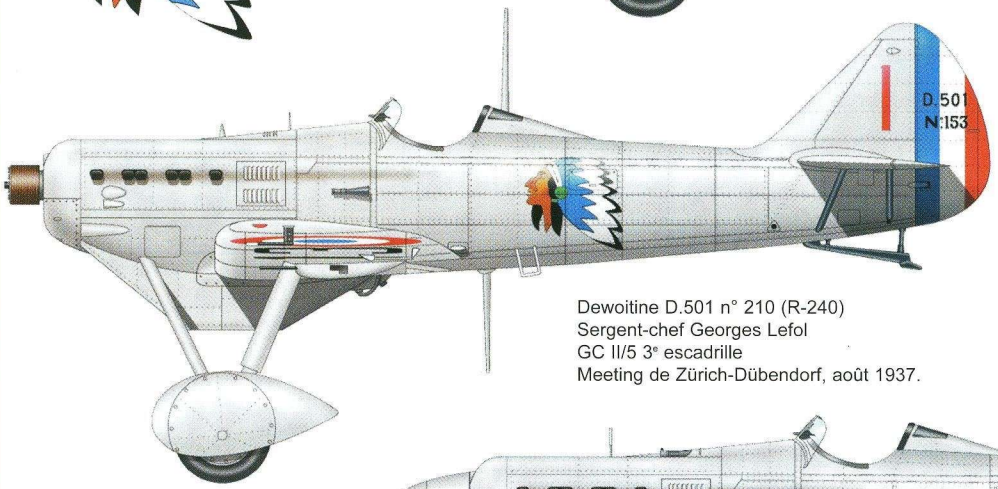


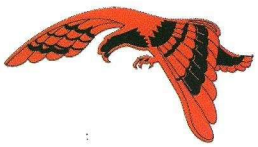
Le D.500 n° 47 de la 1ère escadrille du GC I/42 n'est autre que l'avion tête de série qui a servi à la définition de la série (voir photo page 11).
Il arbore une jolie décoration sur l'avant du fuselage; elle était surtout destinée à atténuer les reflets du soleil pour le pilote. Ce n'est qu'après la crise de Münich, en septembre 1938, qu'apparaissent les véritables camouflages sur les D.500-D.510.
(Collection J. Mutin)



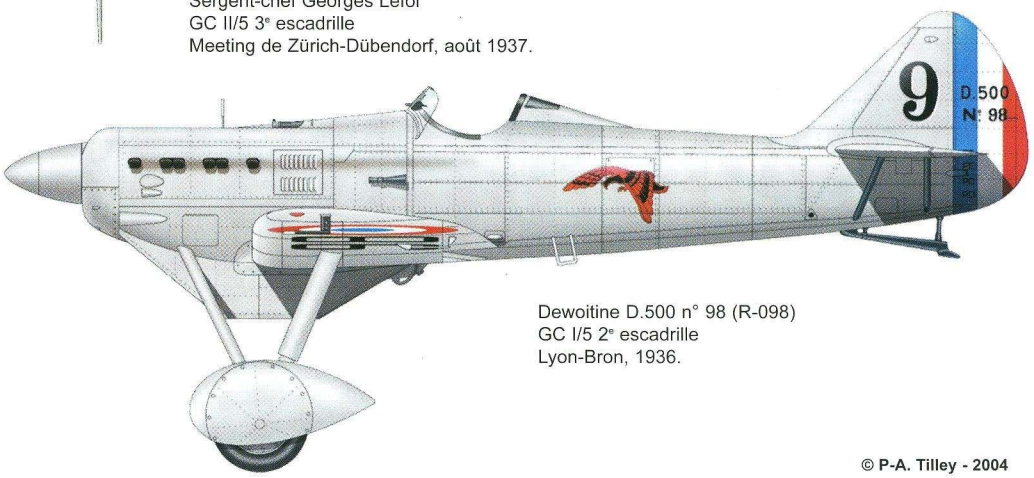


Dewoitine D.501 n° 207 (R-237)
Capitaine Jean-Mary Accart
Commandant la 1ère escadrille du GC I/5
Reims, 1938.





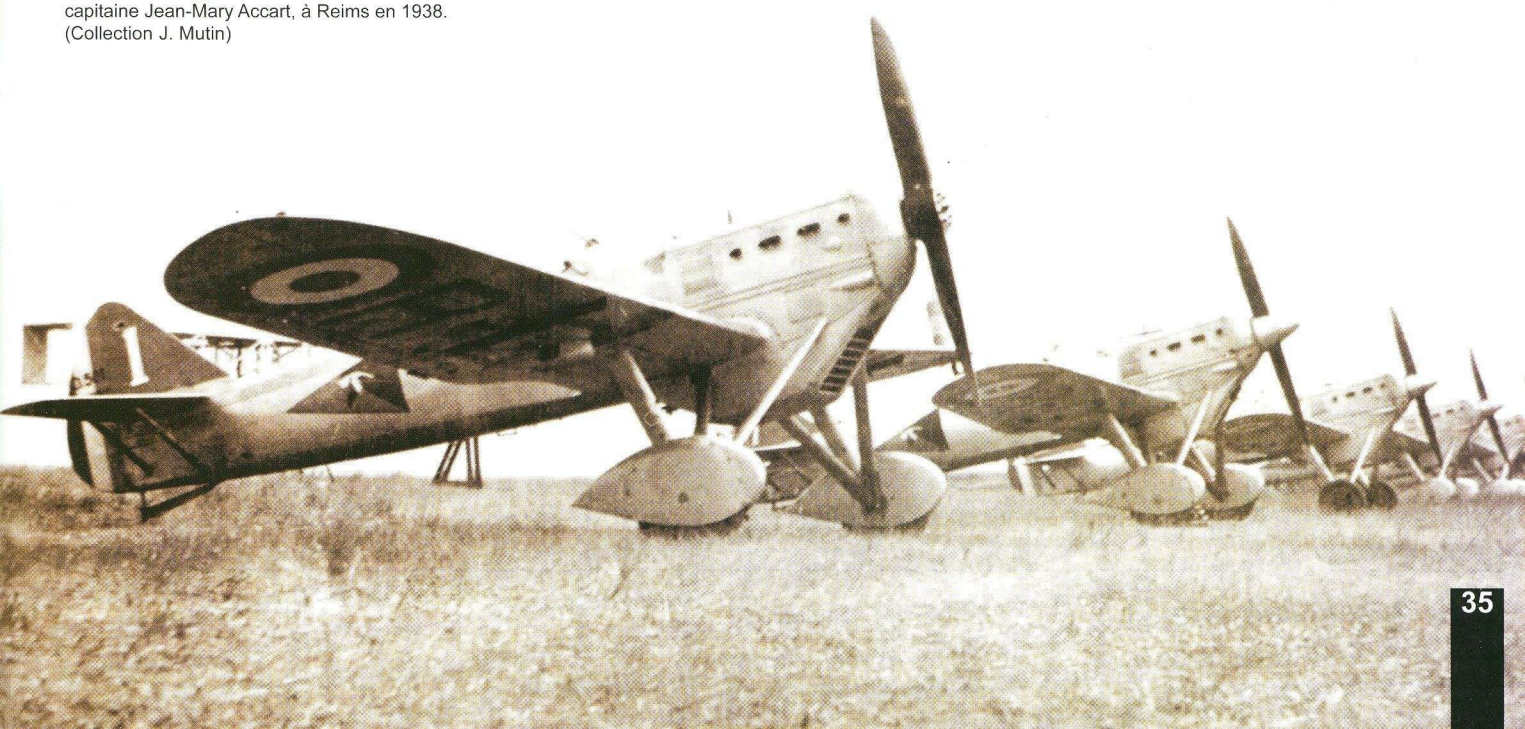
Dewoitine D.501 n° 210 (R-240)
Sergent-chef Georges Lefol
GC II/5 3e escadrille
Meeting de Zürich-Dübendorf, août 1937.

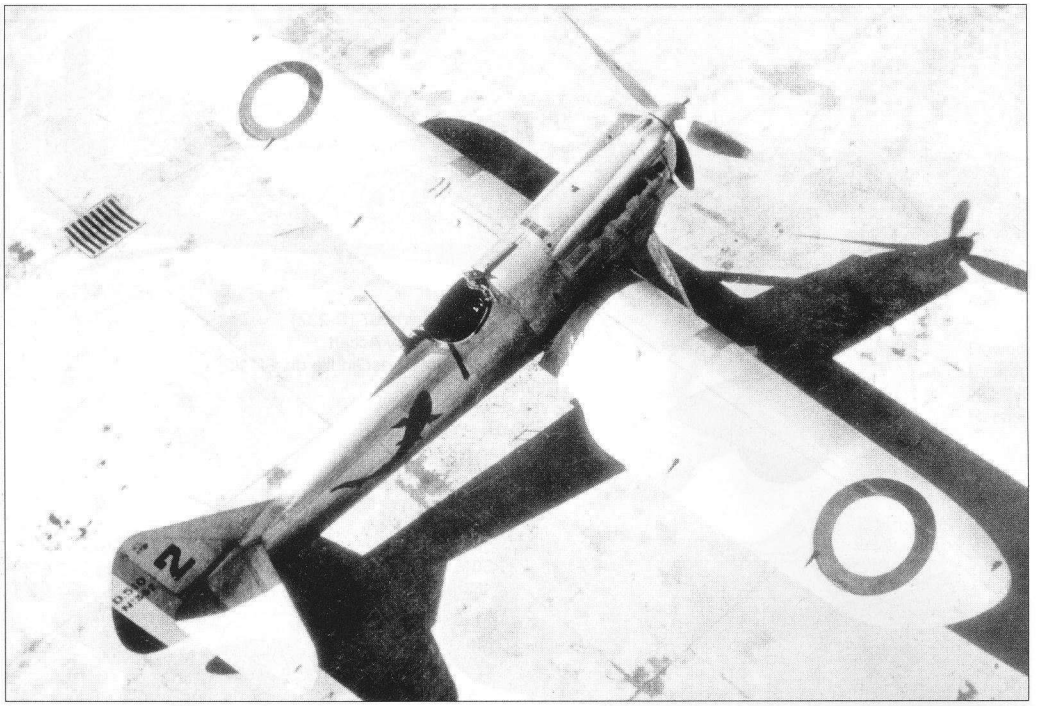


Dewoitine D.500 n° 98 (R-098)
GC I/5 2e escadrille
Lyon-Bron, 1936.

© P-A. Tilley - 2004

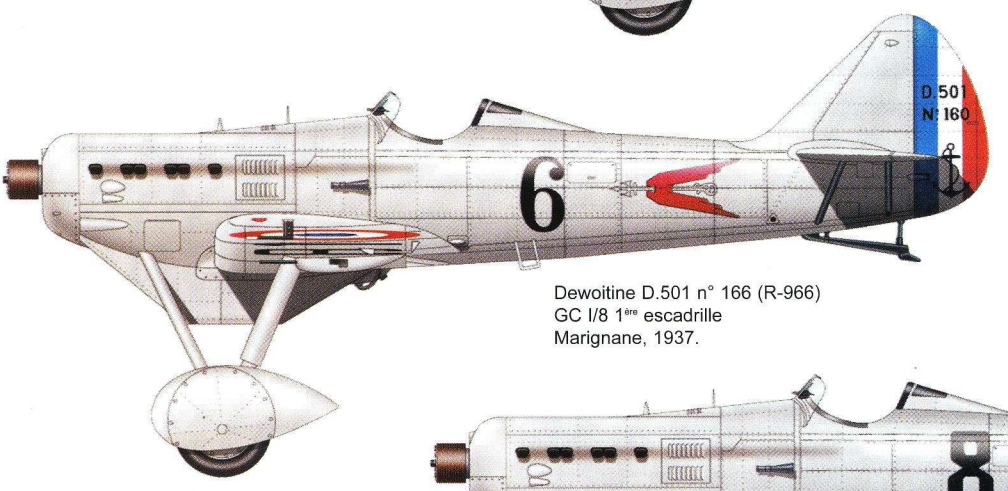
Alignement de deux patrouilles de D.500 de la 1ère escadrille du GC I/5, avec, au premier plan, l'avion du chef, le D.501 n° 207 du capitaine Jean-Mary Accart, à Reims en 1938.
(Collection J. Mutin)

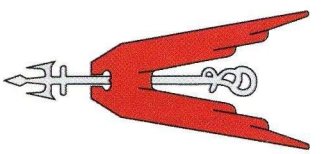




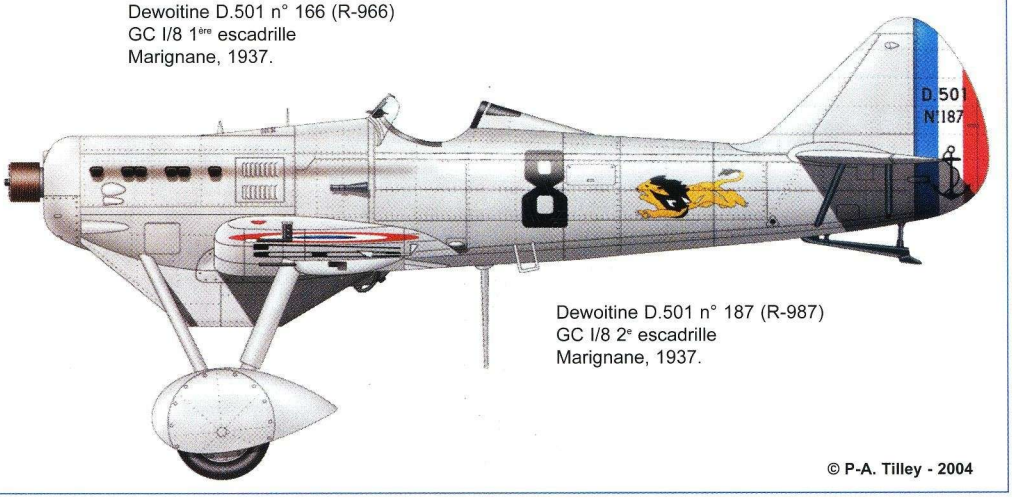
L'escadrille 3/8, qui forme le GC II/8 à elle toute seule pendant trois ans, abandonne ses MS.225 à bout de souffle pour des D.510 en juillet 1938.
(Collection J. Mutin)

Dewoitine D.501 n° 182 (R-982)
Commandant Philippe Koechlin-Schwartz
Commandant le GC I/8
Marignane, 1937.



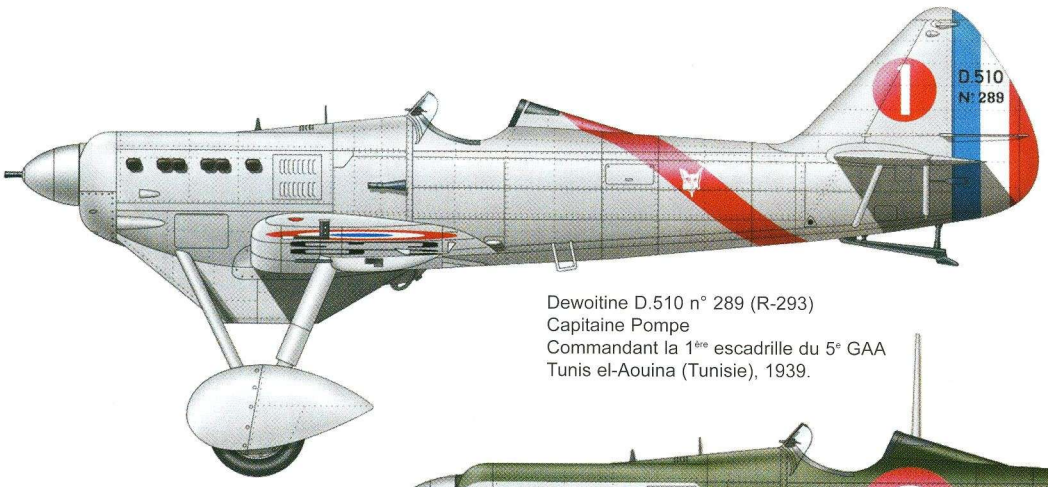


Dewoitine D.501 n° 166 (R-966)
GC I/8 1ère escadrille
Marignane, 1937.

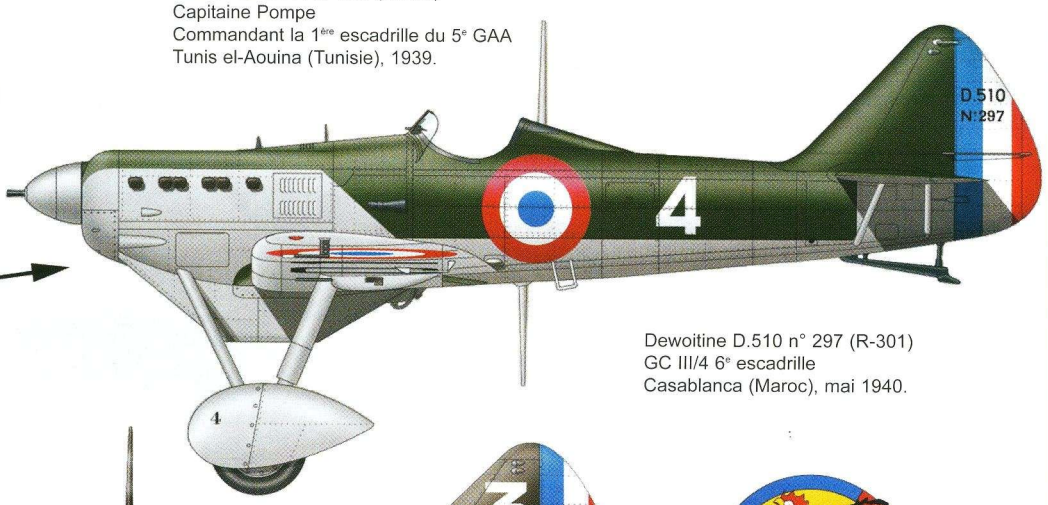


Dewoitine D.501 n° 187 (R-987)
GC I/8 2e escadrille
Marignane, 1937.

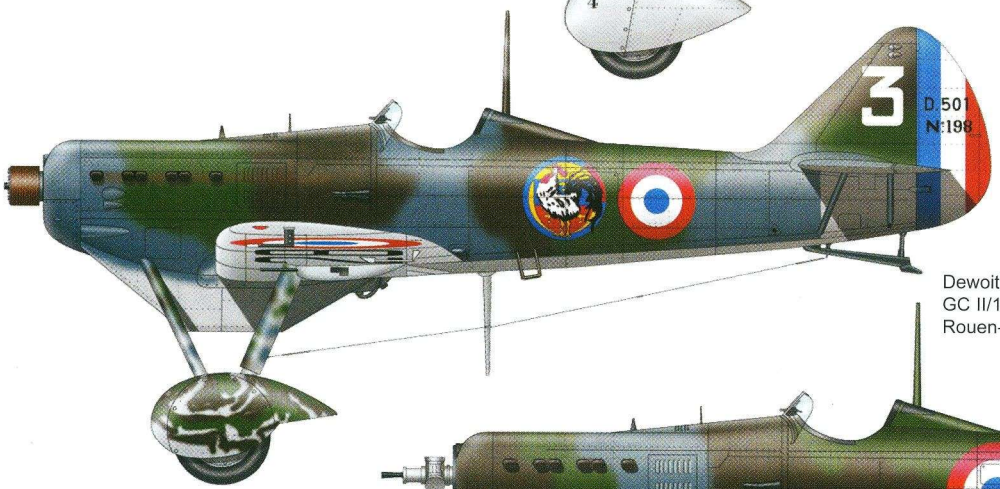
© P-A. Tilley - 2004



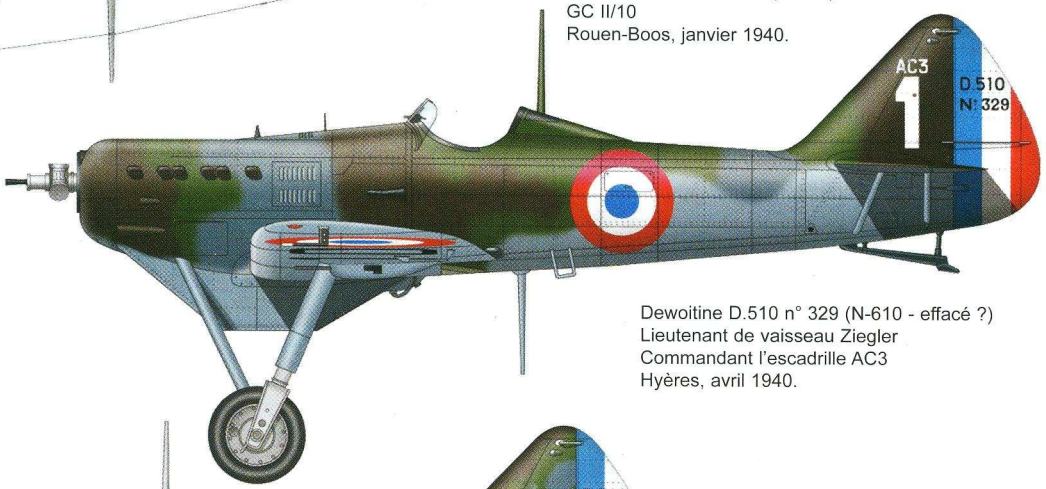
Dewoitine D.510 n° 289 (R-293)
Capitaine Pompe
Commandant la 1ère escadrille du 5e GAA
Tunis el-Aouina (Tunisie), 1939.



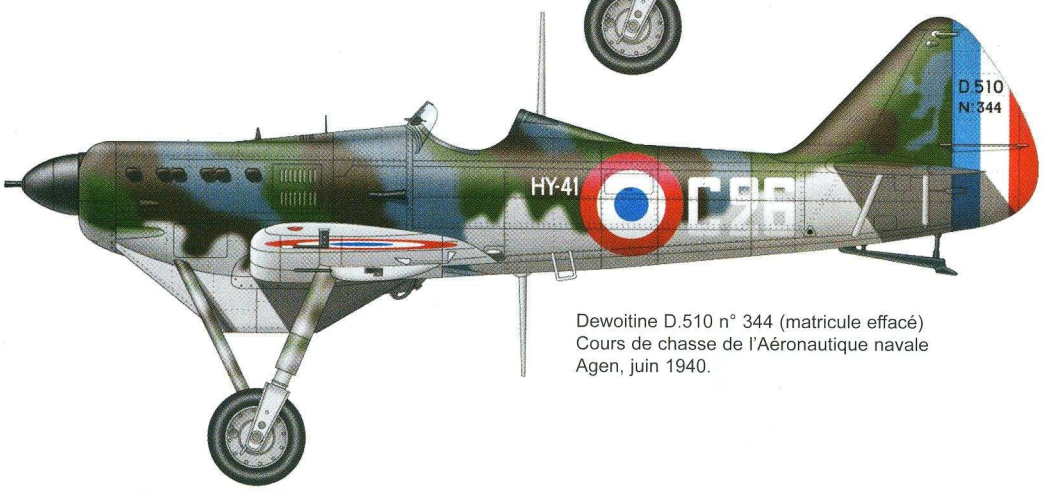
Dewoitine D.510 n° 297 (R-301)
GC III/4 6e escadrille
Casablanca (Maroc), mai 1940.



Dewoitine D.501 n° 198 (R-228)
GC II/10
Rouen-Boos, janvier 1940.



Dewoitine D.510 n° 329 (N-610 - effacé ?)
Lieutenant de vaisseau Ziegler
Commandant l'escadrille AC3
Hyères, avril 1940.



Dewoitine D.510 n° 344 (matricule effacé)
Cours de chasse de l'Aéronautique navale
Agen, juin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Les aigles de Staline

Hawker Hurricane Mk. IIB
609 IAP
Carélie, avril 1942.

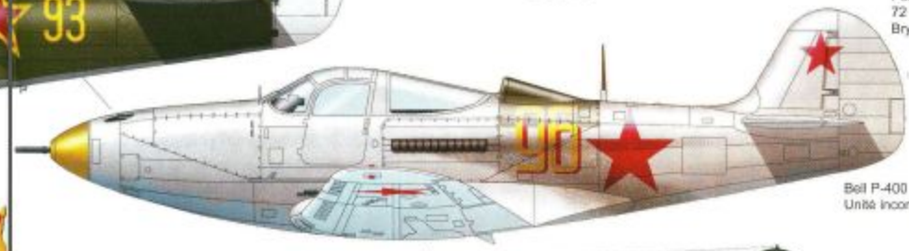
Polikarpov I-16 type 18
Carélie, hiver 1941/42.

Yakovlev Yak-9DD
236 IAD
Bari (Italie), automne 1944.

Polikarpov I-15bis
71 IAP-KBF
Léningrad, 1941.

Curtiss P-40M
191 IAP
Léningrad, été 1943.

Polikarpov I-153
72 IAP
Bryansk, été 1941.



Bell P-400
Unité inconnue.

Yakovlev Yak-3
Général Georgii Nefedovitch Zakharov
303e division de chasse
Alitous-sur-le-Niémen, août 1944.

Supermarine Spitfire Mk. Vb (EP310)
57 Gu IAP
Nord Caucase, 1943.

Lavotchkine LaGG-3
9 IAP-ChF
Flotte de la mer Noire, 1943.

Bell P-63C-5-BE
Unité inconnue.

Lavotchkine La-5FN
159 IAP
Carélie, été 1944.

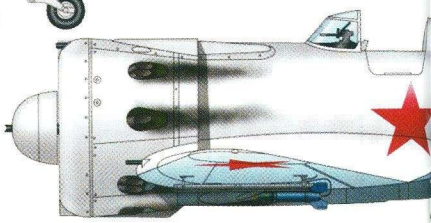
Mikoyan-Gourevitch MiG-3
120 IAP-PVO
Moscou, fin 1941.

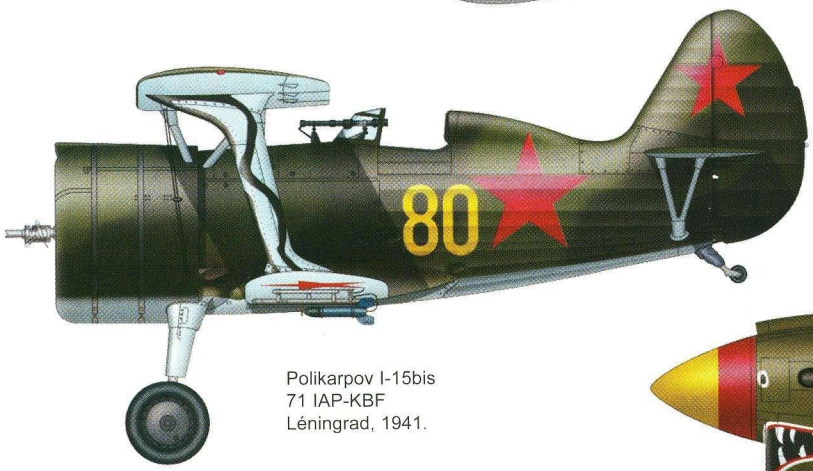
Lavotchkine La-7
523 IAP
1945.

Yakovlev Yak-7B
3 IA

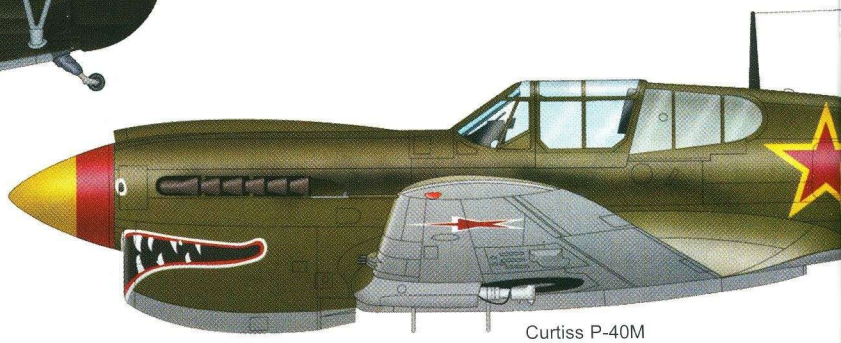
© P-A. Tilley - 2004

Hawker Hurricane Mk. IIB
609 IAP
Carélie, avril 1942.



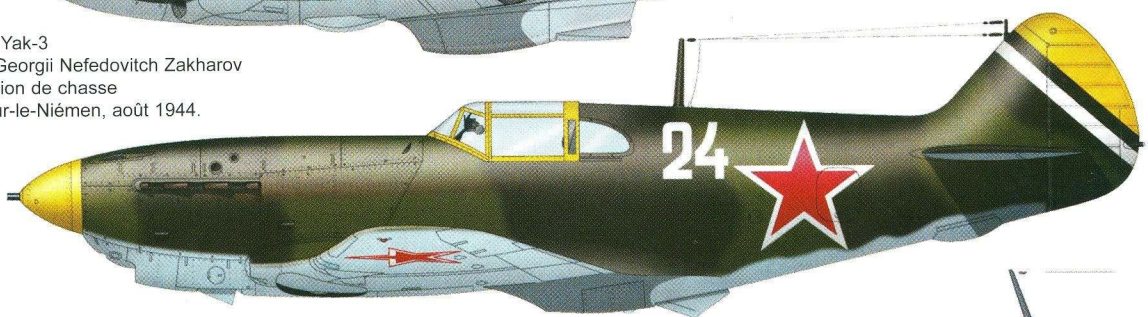


Polikarpov I-15bis
71 IAP-KBF
Léningrad, 1941.

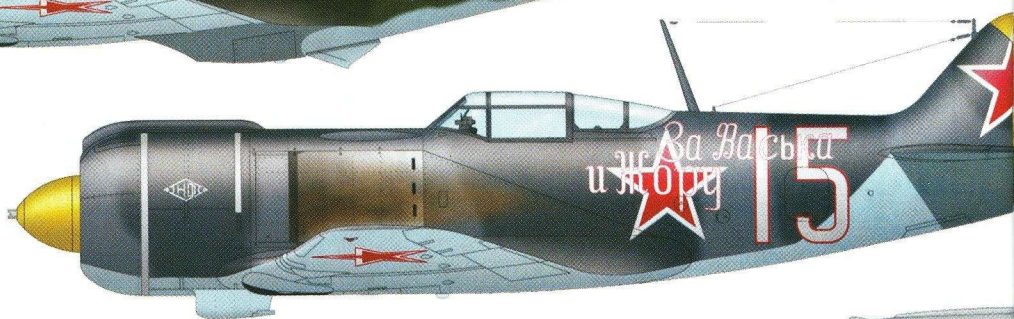


Curtiss P-40M
191 IAP
Léningrad, été 1943.

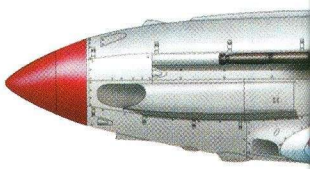
Yakovlev Yak-3
Général Georgii Nefedovitch Zakharov
303e division de chasse
Alitous-sur-le-Niémen, août 1944.



Lavotchkine LaGG-3
9 IAP-ChF
Flotte de la mer Noire, 1943.



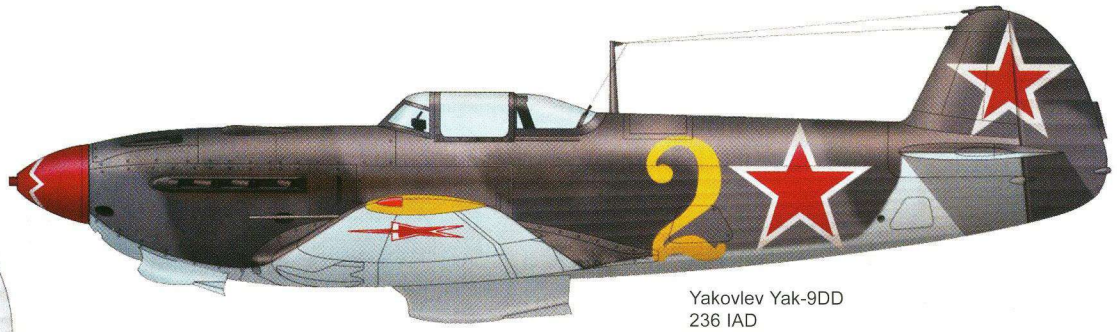
Lavotchkine La-5FN
159 IAP
Carélie, été 1944.



Lavotchkine La-7
523 IAP
1945.

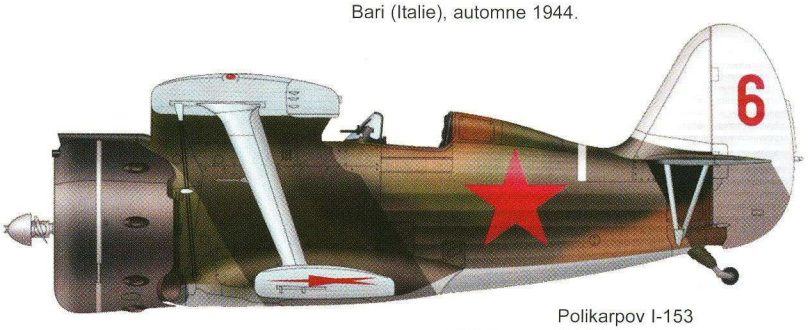
© P-A. Tilley - 2004

Les aigles de Staline

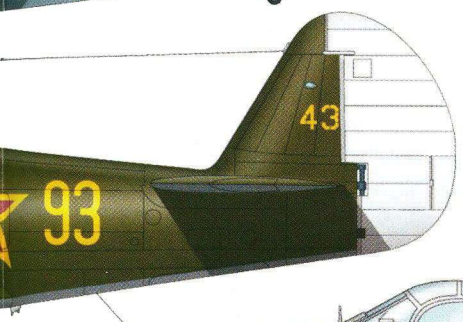


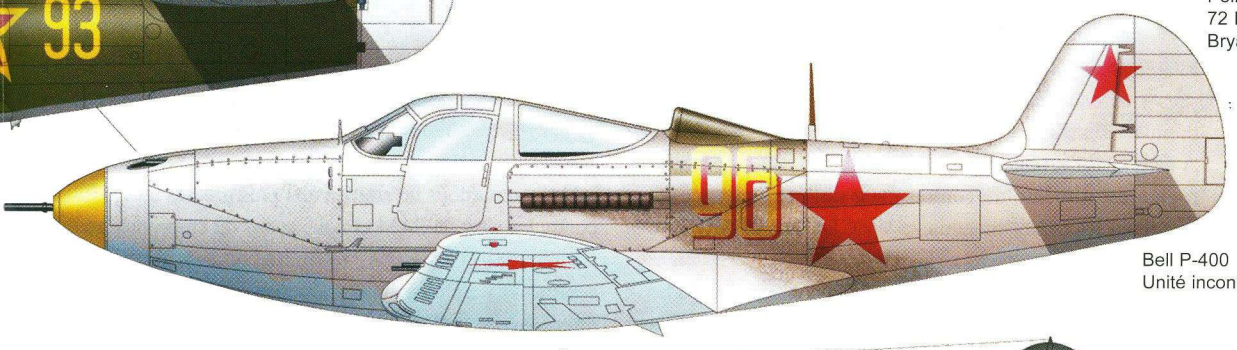
Yakovlev Yak-9DD
236 IAD
Bari (Italie), automne 1944.

Polikarpov I-16 type 18
Carélie, hiver 1941/42.

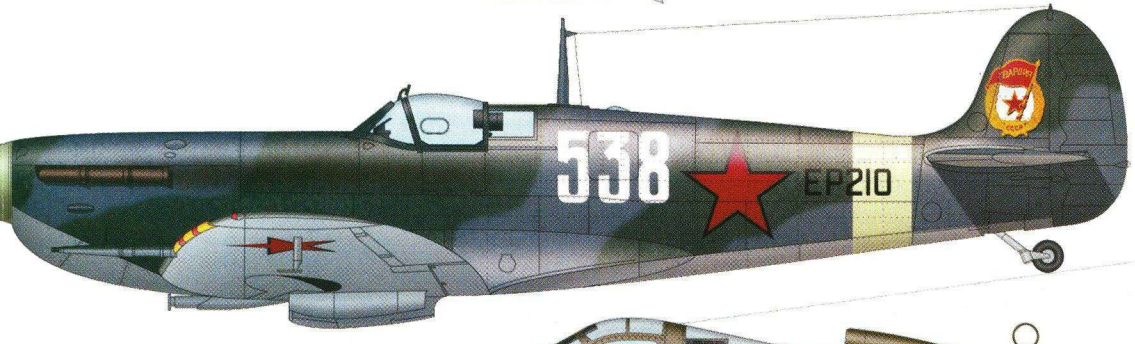


Polikarpov I-153
72 IAP
Bryansk, été 1941.





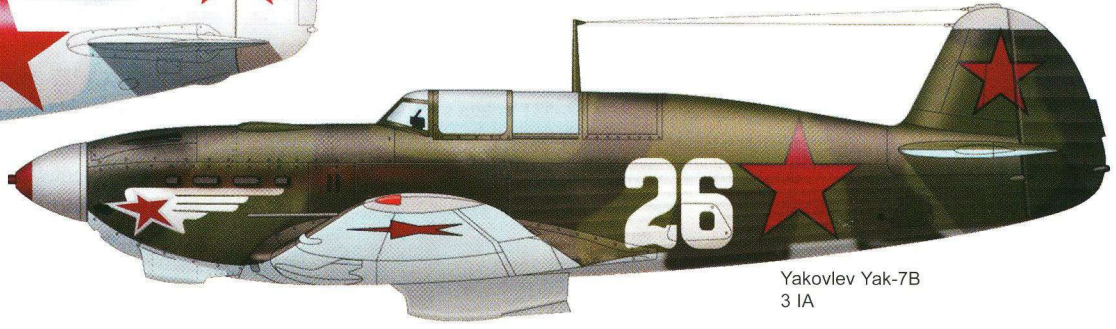
Bell P-400
Unité inconnue.



Supermarine Spitfire Mk. Vb (EP310)
57 Gu IAP
Nord Caucase, 1943.

Bell P-63C-5-BE
Unité inconnue.

Mikoyan-Gourevitch MiG-3
120 IAP-PVO
Moscou, fin 1941.



Yakovlev Yak-7B
3 IA

Pour contrer la menace que font peser les SAM et les canons anti-aériens guidés par radar des Nord-vietnamiens, les Américains font appel à un avion déjà ancien, le Douglas EF-10, modifié pour la guerre électronique. Surnommé « Willi-la-baleine », il est peu nombreux, bien fatigué, mais il rendra de signalés services.

Warren E. Thompson

Au début de 1965, il devient évident pour les responsables à Hanoi que l'engagement américain au Viêt Nam sera durable et que la guerre va progressivement monter en puissance. Dans cette logique, les Nord-vietnamiens commencent à faire venir du matériel plus sophistiqué, notamment des batteries anti-aériennes. En plus des canons guidés par radar, ils introduisent les premiers missiles sol-air d'origine soviétique, les SA-2.

À cette époque, une seule unité américaine présente dans la région est à même de contrer cette nouvelle menace en brouillant les radars ennemis, la VMCJ-1 de l'USMC avec ses avions d'un autre âge, des Douglas EF-10B Skynight (appelés F3D-2Q jusqu'en 1962). Cet avion, qui fait partie de la première génération de jets militaires avec ses ailes droites, a connu son heure de gloire en Corée. Au départ, c'est un chasseur de nuit, biplace côte à côte, ne disposant pas de sièges éjectables. À la fin des années cinquante, une cinquantaine ont été modifiés en avions de guerre électronique. L'équipage est constitué d'un pilote et d'un ECMO (*Electronic Counter Measures Officer*). Malgré sa désuétude, c'est un avion apprécié et affectueusement surnommé « *Willi the whale* » (Willi-la-baleine).

Plusieurs sous-versions vont voir le jour à partir des F3D-1 et F3D-2, dont le F3D-2Q destinée à la guerre électronique. Les Marines vont ainsi utiliser 55 F3D-2 modifiés. Cette version sera la dernière à être retirée du service en 1970. En 1962, avec l'adoption d'une nomenclature commune aux trois armes, le F3D est devenu le F-10.

Arrivée au Viêt Nam

La VMCJ-1 arrive à Da Nang le 17 avril 1965 avec six EF-10B. Ce n'est cependant pas la première apparition de cet appareil dans le pays, car il a eu l'occasion d'y être déployé l'année précédente pour remplir les missions de guerre électronique pour le compte de l'USN et de l'USAF. Mais, la situation n'était pas si critique et la VMCJ-1 est restée stationnée à Iwakuni au Japon la plupart du temps. La VMCJ-1 est la deuxième unité de l'USMC à être basée de manière permanente à Da Nang, après l'arrivée quelques jours plus tôt de la VMFA-531 volant sur F-4B. En 1965, en plus des EF-10B, elle vole aussi sur Vought RF-8A souvent depuis les porte-avions de la 7e flotte à la fameuse *Yankee Station*. Selon le *Captain* Chuck Houseman, l'un des officiers supérieurs de l'unité :

> « Nous avions environ six pilotes et quatre ou cinq ECMO, ce qui voulait dire que nous n'étions pas nombreux ! J'avais été détaché sur le USS *Coral Sea* avec les RF-8A et ma mutation à Da Nang a été un changement brutal. De la vie à bord d'un porte-avions avec ses douches chaudes, les vêtements propres et la bonne bouffe, je me suis retrouvé dans un environnement dépassant les 40°, des tentes sans air climatisé, les moustiques et à laver notre linge dans nos casques !
>
> « Nous apportions un soutien aux plus grosses attaques contre les sites de SAM et nous avons dû emprunter au moins trois ECMO dans les unités de F-4. En effet, certains avaient déjà eu l'expérience de voler en place droite avec la "baleine", ils ont donc pu s'adapter à toute vitesse et apprivoiser le système qui comprenait une boîte noire qui était placée sur leurs genoux. »

La VMCJ-1 réalise sa première mission de guerre le 21 avril 1965 et la pression sur les mécaniciens devient vite forte, car les avions sont très sollicités et les cellules ne sont plus vraiment de la première jeunesse. En plus de longues sorties de jour, certains équipages effectuent aussi des missions de nuit et, la fatigue combinée au stress, certains ne tardent pas à perdre beaucoup de poids. Mais à aucune occasion, ils ne vont manquer à l'appel quand une mission sera programmée.

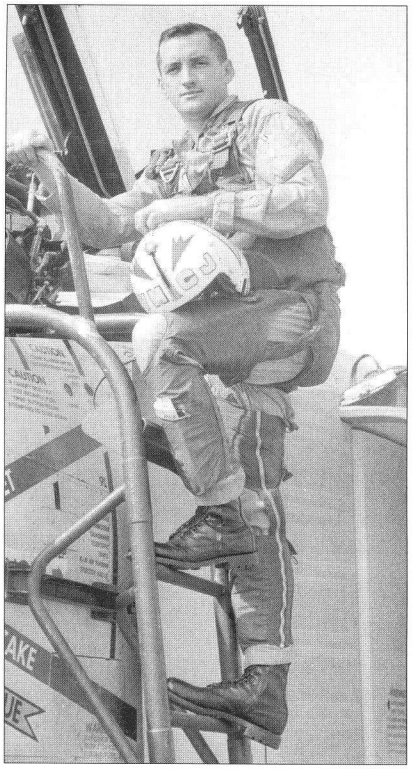
En mai et juin 1965, les archives de l'escadron font état d'une utilisation trois fois plus importante que la normale autorisée. C'est d'autant plus inquiétant que l'usure des cellules vieillissantes s'accélère et que les pièces détachées sont denrée rare. Des mesures sont immédiatement prises et le taux d'utilisation est baissé de 200%, soit 60 heures de vol par avion et par mois. De ce fait, les EF-10 ne sont engagés que lorsque les avions de l'USN ou de l'USAF doivent pénétrer dans des zones très dangereuses, généralement dans la zone de tir des SA-2. En 1965, les EF-10 de la VMCJ-1 effectuent 971 sorties, ce qui est beaucoup pour le peu d'avions disponibles. Le *Captain* Houseman continue :

> « Nous ne savions pas si on les dérangeait vraiment avec nos CME, parce que le ciel était habituellement chargé de métal et la seule chose que nous pouvions espérer était de provoquer chez eux une erreur suffisante pour qu'ils nous ratent. En conséquence, nous nous contentions de lancer des leurres et de saturer les fréquences qu'ils utilisaient. Il semble que cela ait

Page opposée : la guerre du Viêt Nam voit l'emploi d'armes archaïques et ultra-modernes. Le EF-10B est un mélange des deux : avion d'un autre âge, il est bourré d'électronique. (Jerry Parks et Jerry Westphal, via l'auteur)

LA BALEINE ET LES RADARS

LE DOUGLAS EF-10 AU VIÊT NAM



Wayne Young quitte l'USMC assez rapidement pour voler dans le civil. Il terminera sa carrière comme commandant de bord sur DC-10. Il est aujourd'hui à la retraite. (Photo W. Young)

marché, car le taux de pertes des avions de combat baissait de manière significative quand nous les accompagnions. Bien entendu, avec la menace grandissante, plus rien n'a alors pu voler au-dessus du Nord Viêt Nam sans nos pauvres EF-10 en soutien. »

Avec un tel déploiement de puissance aérienne, les Nord-vietnamiens commencent à faire circuler leurs colonnes de ravitaillement et leurs troupes de nuit. Pendant un temps très court, l'USAF tente de les empêcher en utilisant des fusées éclairantes larguées de C-130 Hercules, suivies par un bombardement des B-57 Canberra. Il est évident que dans ces conditions où les avions volent bas, ils deviennent des cibles faciles pour les artilleurs de DCA, en particulier ceux des canons guidés par radar. Encore une fois, pour diminuer les risques, on fait appel aux EF-10 pour fournir une escorte. Pour l'un des pilotes qui a participé à ces missions, le *1st Lieutenant* Hoyt Wayne Young, ces événements sont encore très présents dans son esprit :

« Ces C-130 transportaient un équipement spécial et dès que notre opérateur CME chopait quelque chose, il leur passait l'info. Les fusées éclairantes étaient alors lâchées et les bombardiers suivaient en tentant de toucher l'objectif quel qu'il soit. Nous essayions autant que possible de travailler non loin de la côte, le long de la route n° 1. Tout à la fin de la zone de bombardement des B-57, le C-130 devait faire un virage très serré par la droite pour rester dans le circuit, puis glisser progressivement vers le nord, couvrant ainsi une large zone. La chose la plus insensée dans tout çà, c'était que nous devions rester dans l'aile du C-130, dans l'obscurité, volant à 190 nœuds [350 km/h] et avec tous les leurres thermiques que nous pouvions emporter. Cela nous amenait au bord du décrochage et quand il virait sur la droite, nous devions glisser en dessous de lui pour nous maintenir puis revenir dans le souffle de ses hélices qui nous secouait à chaque fois.

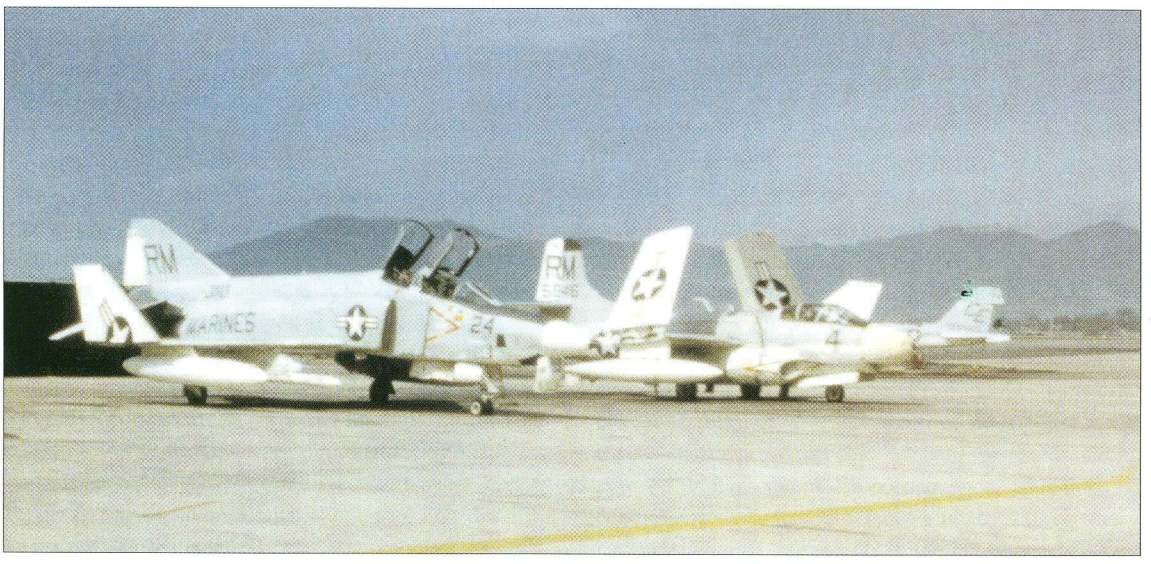
« C'était l'une des positions les plus dangereuses, car nous volions la plupart du temps au-dessus de l'eau avec aucun horizon ni la moindre référence visuelle à laquelle nous pouvions nous raccrocher et souvent dans l'obscurité totale. De plus, la vision nocturne était perturbée par l'alternance des éclairs des leurres et de l'obscurité que vous retrouviez quelques instants plus tard, tout en sachant que vous voliez proche du C-130. On n'avait pas de gyrophare de position, pas de feux de navigation et la seule référence visuelle était une petite lumière blanche située au-dessus du fuselage du C-130. Et tout se passait en dessous de 10 000 pieds.

« Quand vous étiez dans le souffle des hélices, vous saviez au moins que vous étiez du côté droit ou gauche du C-130. Quand les fusées giclaient, vous pouviez alors ajuster votre position, mais dès que les fusées s'éteignaient cela devenait impossible. Au moment où vous étiez repositionné, d'autres mouvements au sol étaient détectés et tout était à recommencer. Notre avion était capable de détecter le radar de conduite de tir ennemi et c'est pour cette raison que nous étions là. Souvenez-vous que tout cela se passait dans un silence radio absolu. Les seuls contacts radio se passaient entre le C-130 et les B-57. Nous n'avions aucun contact radio avec le pilote de C-130. L'efficacité de ces missions n'a jamais été déterminée car il n'y a jamais eu de contact visuel avec les objectifs au sol et les dommages causés n'ont pas pu être quantifiés. »

Vol au-dessus d'un nid de frelons

Le rythme des missions sur le Nord Viêt Nam continue à augmenter et le nombre d'avions engagés atteint des chiffres que l'on pensait inimaginable un an auparavant. Les pertes au sol comme dans les airs montent au même rythme. La guerre étant contrôlée par la Maison Blanche, c'est à ce niveau que quelques erreurs de calcul sont commises et qui seront lourdes de conséquences. L'une d'entre elles a été la pause dans les opérations aériennes. D'un point de vue strictement militaire, cette accalmie n'a eu comme effet que de donner aux Nord-vietnamiens la chance de combler leur lacunes et de pouvoir ravitailler leurs troupes situées au Sud Viêt Nam.

Le *Major* Ben Skinner, alors officier de guerre électronique



Unité composite, la VMCJ-1 utilise aussi des RF-4B en remplacement des RF-8A. (G. Glauser via l'auteur)

au sein de l'état-major du 1st *Marine Air Wing*, explique à quel point ces accalmies ont été coûteuses :

« À tout moment, nous pouvions recevoir l'ordre de surseoir aux opérations sur le Nord Viêt Nam et en particulier autour de Hanoi et Haiphong. Cela voulait dire que lors de la reprise de ces missions, nous pouvions à nous attendre à voler dans un véritable nid de frelons ! »

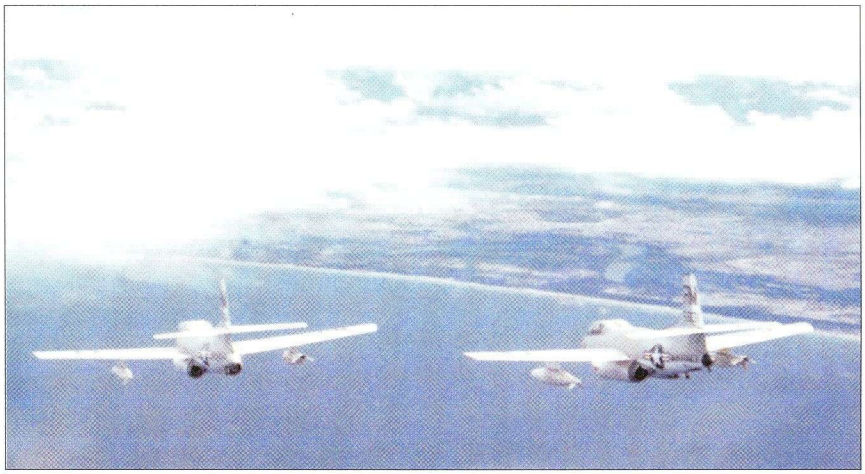
Bien qu'ils n'aient pas à accompagner les avions jusqu'à leur objectif, il existe pour les EF-10 un danger potentiel plus important que les SA-2 ou les canons guidés par radar. Cette menace, c'est le MiG-21, capable de dépasser Mach 2 et armé de missiles. La chasse nord-vietnamienne travaille en étroite collaboration avec le contrôle au sol qui les guide jusqu'au contact visuel de la cible. Dans les missions qui comportent un nombre important d'avions, une couverture de chasse de F-4 suffit à éloigner les MiG, mais tout avion se retrouvant isolé devient une proie facile.

Hanoi connaît probablement les capacités des EF-10 et ce qu'ils peuvent apporter à une force d'attaque. Le *Captain* Houseman fait part de ses pensées à ce sujet :

« Les MiG connaissaient probablement notre position à chaque raid et nous représentions une cible facile à abattre après que les avions d'attaque avaient quitté la zone et que nous retournions vers Da Nang. Cependant, nous savions qu'ils n'iraient jamais dans les orages, donc nous les collions du côté ouest et nous coupions l'un des réacteurs pour nous assurer un retour à la maison. Nous avons eu par la suite notre propre escorte de F-4 des Marines et même des F-104 de l'USAF, mais avec ces derniers cela n'a pas bien marché. »

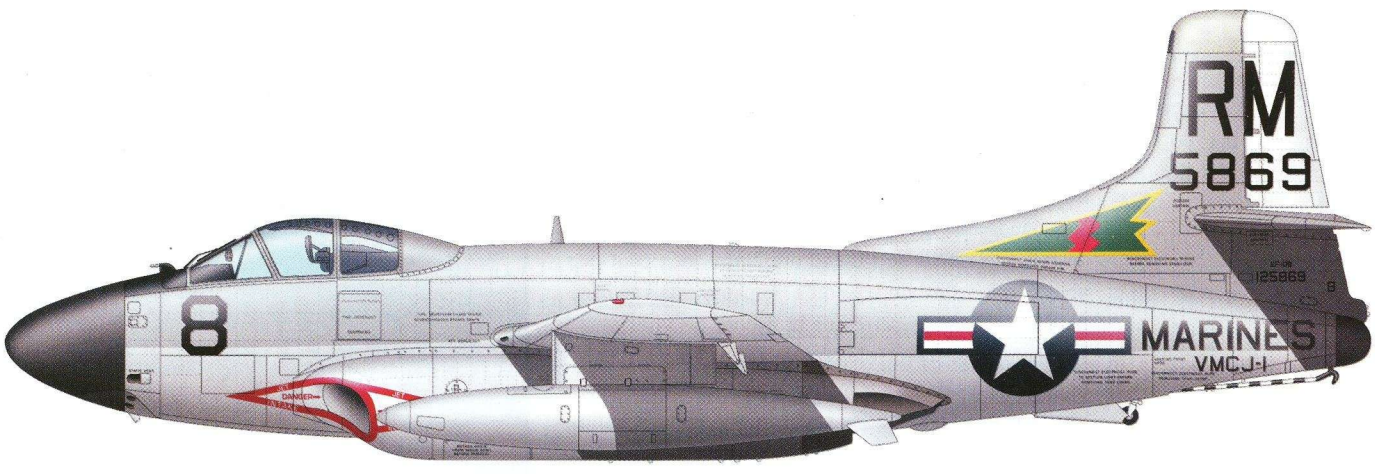
Les raids Alpha sont suffisamment dangereux pour nécessiter une protection contre les radars ennemis. Le scénario type consiste à longer la côte en dehors de la portée des missiles et des canons de DCA. Au cours de l'attaque proprement dite, les EF-10 restent au large de la côte pour capter les transmissions à une distance significative. Parfois, les avions s'aventurent à l'intérieur des terres quand il apparaît plus avantageux d'opérer plus proche de Hanoi ou de Haiphong avant de revenir le long de la côte. C'est le meilleur moyen d'exécuter la mission avec efficacité tout en se protégeant. Considérant le petit nombre d'avions, la moindre perte a un impact important sur les raids suivants. Et les Marines ont des pertes. La première intervient le 31 juillet 1965 au cours d'une mission nocturne. L'EF-10B BuAer 125806 s'écrase dans la mer au large de Da Nang, causant la perte de l'équipage composé du *1st Lieutenant* M.K. McNulty et du CWO V.J. Small. Même si les causes exactes de cette perte n'ont jamais été élucidées, il semble qu'elle ne soit qu'accidentelle. En revanche ce sont bien les Nord-vietnamiens qui sont responsables de la perte des *1st Lieutenants* E.A. McPherson et B.E. Davis le 18 mars 1966 (EF-10B BuAer 127041). Ce jour là, deux EF-10 se trouvent en couverture au profit de l'USAF qui attaque un objectif non loin de Than Hoa. Volant à 26 000 pieds, l'EF-10 de McPherson explose, touché soit par un SA-2 soit par des obus de 85 mm. Les deux hommes semblent avoir péri dans l'explosion [1].

Un an plus tard, la VMCJ-1 perd un EF-10 au cours d'un test en vol (BuAer 125786) au large de Da Nang faisant deux disparus, le *Captain* J.P. Murphy et le *2nd Lieutenant* W.L. Albright. Deux autres sont perdus au combat en 1968. Le premier est le BuAer 125831 (*Captain* W.D. Moreland et *1st*



Deux EF-10 se dirigent vers les côtes nord-viêtnamiennes. Avion lent, le Skynight est un avion vulnérable. (J. Dodson, via l'autur)

[1] Leurs corps seront rapatriés en décembre 1997.



Douglas EF-10B (BuAer 125869)
VMCJ-1, US Marines Corps
Da Nang (Viêt Nam), 1965.

© P-A. Tilley - 2004

Atterrissage d'un RF-4B des Marines devant un parterre de EF-10 à Da Nang en 1965. À leurs débuts, les EF-10 sont utilisés à 300% de leur capacité normale. Ne pouvant soutenir longtemps un tel rythme, ils furent réservés aux missions les plus importantes. (J. Dodson, via l'auteur)

Lieutenant P.S. Gee) qui s'abîme en mer au large de Da Nang au retour d'une mission au-dessus du Nord Viêt Nam. Les causes exactes ne sont pas connues, mais il est possible que la vétusté de l'appareil soit en partie responsable. Les causes seront tout aussi floues pour le second perdu le 17 juillet 1968. L'EF-10 BuAer 125793 et son équipage (*1st Lieutenants* A.L. Cross et L. Parra) disparaissent en mission non loin de la zone démilitarisée.

Missions photo

Les missions sont d'autant plus dangereuses que les EF-10 sont aussi équipés d'une caméra K-10 installée dans une énorme boîte. Comme l'EF-10 vole lentement, il représente une plate-forme idéale pour prendre des clichés des objectifs ou faire de la cartographie. C'est au cours de l'une de ces mission que Wayne Young a connu l'un de ses plus grands grands frissons.

« Assez souvent, nous faisions des missions ELINT jusqu'aux côtes en tentant de capter les radars ennemis. Cela avait pour but de les repérer et d'enregistrer leur signature en vue d'entraîner nos gars qui venaient juste d'arriver. Un jour, l'Air Force nous a demandé d'aller prendre quelques clichés du port de Haiphong puisque nous étions dans les parages ! Peut-être qu'ils pensaient que nous pourrions surprendre des cargos russes en train de décharger des SA-2.

« Pour des missions aussi loin dans le nord, nous devions être escortés par les F-4 des Marines, mais la plupart du temps, ils étaient appelés à soutenir nos troupes dans le sud. Cette mission devait être commandée par le *Captain* Chuck Houseman, l'officier de renseignement de l'escadron. Notre idée était de voler comme d'habitude jusqu'à Haiphong, mais au lieu de faire un virage serré sur la droite, de virer vers Haiphong pour survoler le port. Je devais voler à moins de 100 mètres de lui sur la droite, puis mettre en route les caméras et prendre les clichés demandés. Et enfin rejoindre notre point de rendez-vous avec l'escorte et s'en retourner sur Da Nang.

« Nous avions à peine franchi la côte vers 14h00 qu'ils ont tiré avec tout ce qu'ils avaient. J'ai crié " *flak* " et le *Captain* Houseman qui était devant moi n'a rien vu – et pour cause, tout ce passait derrière lui ! Et me voilà regardant ce mur dressé devant moi volant dans un coucou à aile droite qui se traînait péniblement à 370 km/h au lieu d'un RF-8A qui peut filer à Mach 1,2 ! La seule chose que Houseman à trouvé à me dire est "*maintien le cap !*" Nous avons finalement viré et nous nous sommes éloignés de ce chaudron. Tout ce qu'il aurait fallu c'était un coup au but chanceux et ç'en eut été fini...

« Au retour de la base, notre commandant a paru un peu inquiet du déroulement de la mission. Il a appelé ses contacts de l'USAF et les a gentiment informés que s'ils avaient besoin d'autres photos de Haiphong à l'avenir que nous serions ravis d'envoyer un RF-8A, mais qu'il ne risquerait plus la vie des pilotes d'EF-10 dans une mission de ce type. Il était plus utile d'utiliser le petit nombre de EF-10 à des missions pour lesquelles on était venus plutôt que dans des missions de cette nature. À ce que je sache, nous n'avons jamais repris de clichés du port de Haiphong. »

De 1966 à 1970, le développement quantitatif et qualitatif des canons guidés par radar a été régulier et cela a été un jeu permanent du chat et de la souris pour savoir qui prendrait le dessus. L'atout majeur des Nord-vietnamiens se trouvait au sol, alors que pour les Américains, il était en vol. L'EF-10 a permis de réaliser la soudure pendant quelques années avant que n'apparaisse un remplaçant à la fois plus moderne et plus efficace, le Grumman EA-6A, doté d'un matériel plus récent et plus sophistiqué. Les EF-10, dont certains sont dans un triste état, quittent le Viêt Nam en 1969 après avoir réalisé plus de 9 000 sorties. Ils sont retirés du service un an plus tard.

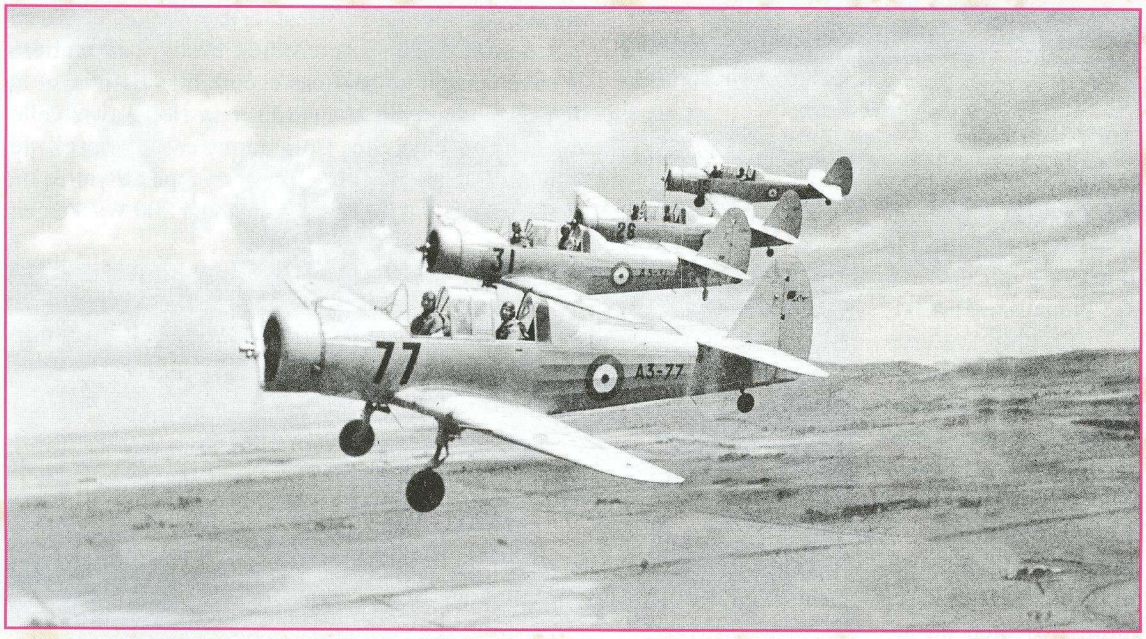
Le Douglas F3D/F-10

Les origines du F3D remontent à la fin de la Seconde Guerre mondiale, quand les Américains se sont inquiétés du montage éventuel de turbines allemandes sur des avions japonais. Anticipant cette possibilité, les Américains publient en août 1945 un cahier des charges pour un chasseur de nuit à réaction embarqué. En avril 1946, Douglas reçoit l'autorisation de se lancer dans la fabrication de trois prototypes qui reçoivent la dénomination de XF3D-1; le premier vole le 23 mars 1948. Les deux autres suivent dans l'année. Les essais sont rondement menés et dès mai 1948, Douglas reçoit une première commande portant sur 28 F3D-1 (BuAer 123741-123768) qui bénéficient d'une poussée supplémentaire grâce à leurs deux J24-WE-24. Les premiers exemplaires sont livrés en février 1950 et entrent en service au sein de la VC-3 en décembre.

En 1949, arrive le F3D-2 avec des réacteurs plus puissants. Ce modèle va devenir la version la plus construite avec 237 exemplaires, dont les premiers sont livrés à partir de février 1951 et le dernier en mars 1952. Trois flotilles de l'USN et quatre de l'USMC vont employer le F3D de chasse de nuit, mais seuls les Marines vont l'utiliser en opérations dans les derniers mois de la guerre de Corée. Plusieurs sous-versions voient le jour à partir des F3D-1 et F3D-2, dont le F3D-2Q destinée à la guerre électronique. Les Marines utiliseront 55 F3D-2 modifiés. Cette version sera la dernière à être retirée du service en 1970. En 1962, avec l'adoption d'une nomenclature commune aux trois armes, le F3D est devenu le F-10.

LE CAC WACKETT

Philippe Listemann



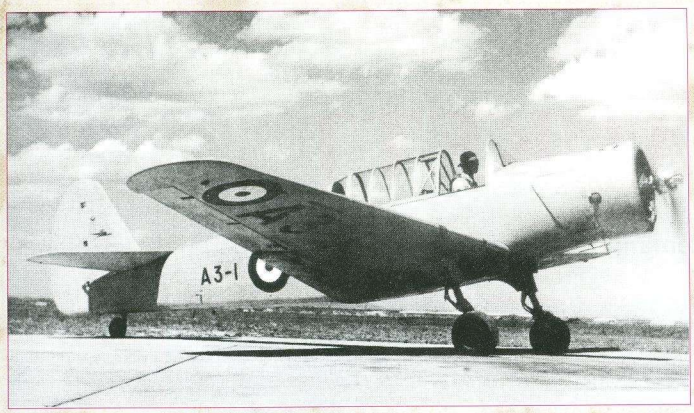
Un groupe de Wackett de la N° 3 *Elementary Flying Training School* basée à Essendon (Victoria) en février 1942. Comme la plupart des avions d'entraînement de base, le Wackett n'avait rien de bien original dans sa conception et sa construction, l'accent étant surtout mis sur la simplicité et la robustesse. (AWM, neg. AC0143)

Le CAC Wackett, du nom de son concepteur, Lawrence Wackett, fait partie de ces avions qui ont été conçus et réalisés pour et à cause de la guerre. Sans elle, il est fort possible que cet avion n'aurait jamais vu le jour. Le faible nombre d'avions produits, 202 y compris les prototypes, et son utilisation cantonnée sur le territoire australien en ont fait un avion méconnu en dehors de son pays d'origine.

La RAAF entame sa mutation technologique dans les années trente et il devient évident que le monoplan va progressivement éliminer le biplan des inventaires. Des avions d'entraînement adaptés, c'est-à-dire monoplans, sont donc recherchés. En ce qui concerne les multimoteurs, la choix se porte sur l'Avro Anson qui entre en service en 1937 à la fois comme avion opérationnel et comme avion d'entraînement. Cependant, il reste à trouver un avion d'entraînement monomoteur qui puisse faire la transition entre les biplans et les monoplans. Les Australiens pensent alors au Miles Magister dont un exemplaire est acquis au début de 1938 pour évaluation.

Dans le même temps, la CAC (Commonwealth Aircraft Corporation) se lance dans l'étude d'un avion d'entraînement de base suite à la publication d'un cahier des charges émis par la RAAF au cours du premier semestre de 1938. Le gouvernement australien s'est en effet orienté vers la conception locale d'un avion d'entraînement de base pour des raisons à la fois politiques, stratégiques et économiques. Tout d'abord, l'Australie cherche à prendre ses distances avec Londres en vue d'affirmer davantage son identité. Son rapprochement avec les États-Unis et l'achat de la licence de fabrication du North-American NA-16 en sont des preuves. En outre, en cas de guerre les lignes de ravitaillement avec Londres risqueraient d'être fortement perturbées. Les raisons sont aussi économiques, car si la conception et la réalisation d'avions de combat dépassent les capacités de l'industrie aéronautique australienne, il en va différemment pour les avions d'entraînement. Comme l'Australie n'a pas d'autre choix que d'acheter ses avions de combat à l'étranger, il paraît donc plus économique de réaliser son propre avion d'entraînement. Le Miles Magister est donc mis de côté.

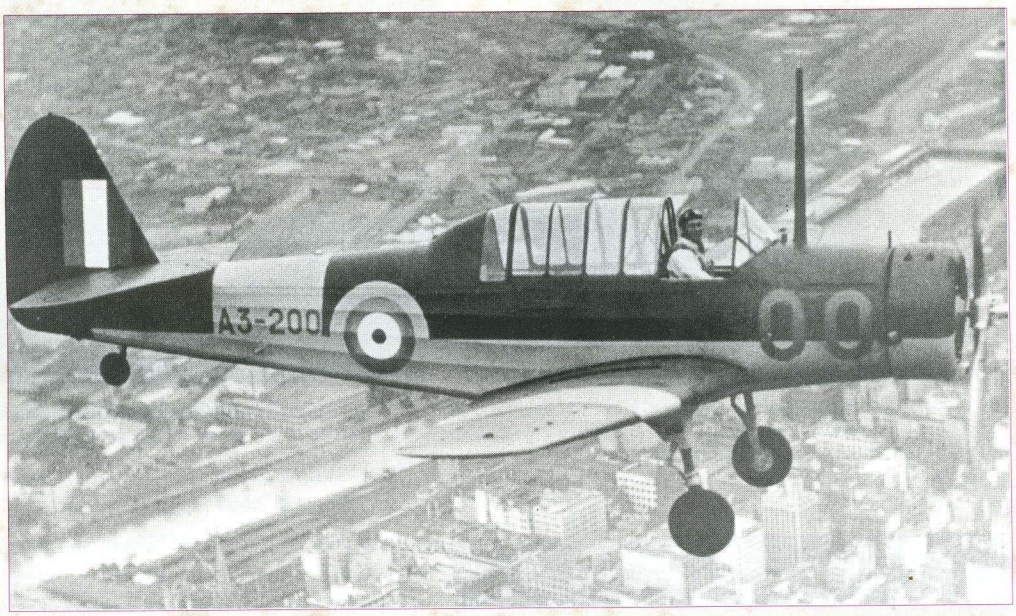
La CAC propose son projet dès octobre 1938 sous le nom de CA-2; comme son nom l'indique, ce n'est alors que sa deuxième étude. Conformément au cahier des charges, il est prévu d'utiliser le moteur Gipsy de 130 ch. Sa construction est mixte, une cellule utilisant des tubes en acier et l'entoilage, les ailes et la queue étant en contre-plaqué; globalement, l'avion reste une machine simple. Après quelques retards, le premier prototype immatriculé A3-1 peut faire son premier vol le 19 septembre 1939. L'Australie est alors



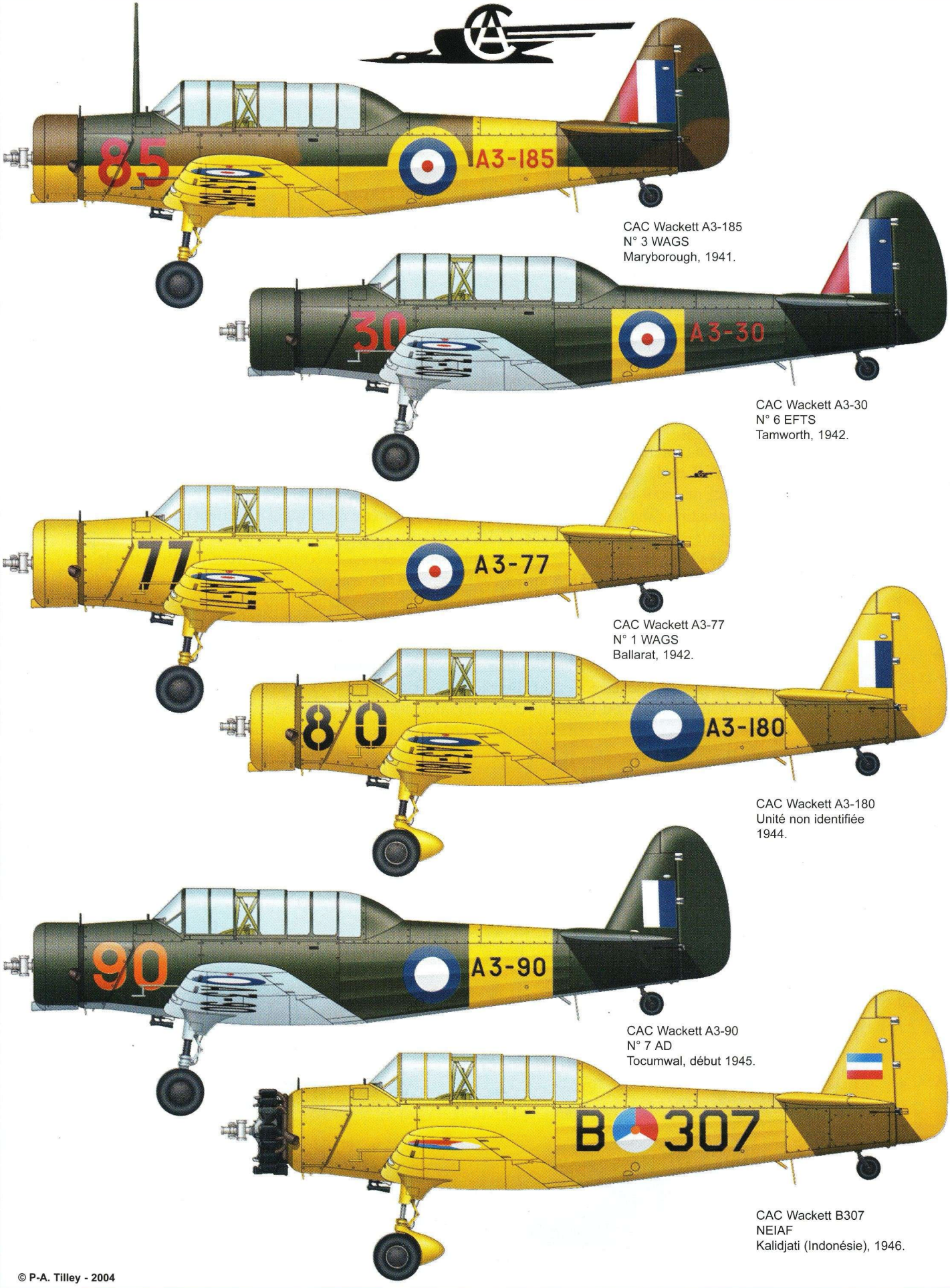
Le premier et le dernier ou jusqu'au bout sur nos Wackett ! Ci-dessus, le prototype A3-1 entièrement peint en jaune et, ci-dessous à droite, le dernier exemplaire de série (A3-200).
(Courtoisie Aviation Heritage Museum of Western Australia, via Jim Grant)

en guerre. Deux mois plus tard, le second prototype (A3-2) fait son premier vol avec une autre version du moteur Gipsy.

Entre-temps, l'Australie s'est entendue avec les autres pays du Commonwealth pour mettre sur pied l'*Empire Air Training Scheme*, afin de décentraliser la formation des navigants en dehors du Royaume-Uni. L'Australie doit donc se préparer à recevoir des milliers d'élèves et à les former. D'un seul coup, la RAAF voit ses besoins décupler. Le Wackett arrive en porte-à-faux, car les nouveaux besoins en matière d'entraînement ne sont pas encore bien définis, et la RAAF souhaiterait standardiser sa flotte avec celle des autres pays du Commnonwealth. Après de longues tractations et une pression à peine voilée de CAC, l'Australie finit par commander 200 Wackett en juin 1940, qui doivent être immatriculés A3-1 à A3-200. Cette commande a été davantage dictée par la peur d'une rupture des lignes de ravitaillement avec la Grande-Bretagne que par le caractère indispensable du CA-2. La RAAF aurait très bien pu se passer du Wackett et n'aurait pas plus mal fonctionné pendant toute la guerre avec les modèles existants. D'ailleurs, pour la RAAF, le Wackett



L'intégration de l'Australie dans l'*Empire Air Training Scheme* va multiplier les besoins en avions d'entraînement. Mais, curieusement, le Wackett arrive à un mauvais moment, alors que les besoins ne sont pas encore quantifiés et que la RAAF penche pour une standardisation avec les autres forces aériennes du Commonwealth.
(Australian War Memorial, neg 010785)



CAC Wackett A3-185
N° 3 WAGS
Maryborough, 1941.

CAC Wackett A3-30
N° 6 EFTS
Tamworth, 1942.

CAC Wackett A3-77
N° 1 WAGS
Ballarat, 1942.

CAC Wackett A3-180
Unité non identifiée
1944.

CAC Wackett A3-90
N° 7 AD
Tocumwal, début 1945.

CAC Wackett B307
NEIAF
Kalidjati (Indonésie), 1946.

© P-A. Tilley - 2004

Un dernier coup de tournevis, la pression des pneus et le n° 1 est prêt pour un nouveau vol d'essai. Cranstone, mai 1941. (Australian War Memorial, neg 0005589)

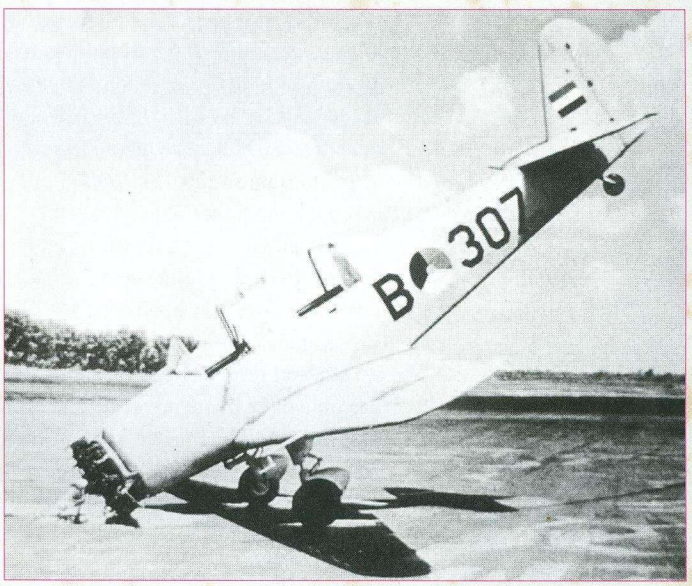
change de rôle et passe de la catégorie d'avion d'entraînement de base à celui d'avion d'entraînement primaire, soit le niveau intermédiaire entre le Tiger Moth et le Wirraway (version locale du AT-6). C'est pour cela que les Wackett de série portent la dénomination constructeur CA-6 et sont de fait un peu différents des prototypes, ne serait-ce que par le moteur utilisé, un Super Scarab de 175 ch. Les prototypes qui sont en cours d'évaluation dans la RAAF repartent chez CAC pour être modifiés et ressortent immatriculés A3-1001 et 1002 pour éviter toute confusion avec les modèles de série.

Au cours de l'automne 1940, les premières machines-outils sont prêtes pour lancer la production du Wackett et le Wackett tête de série fait son premier vol le 6 février 1941. La production est lente au début, mais la RAAF a pris en compte 96 Wackett à la fin de 1941. Les autres sont livrés en 1942, le dernier le 22 avril. La production du Wackett a été irrégulière à cause d'une pénurie d'hélices, mais aussi de petits problèmes techniques. Même si une nouvelle commande est envisagée, la série en restera là. En effet, au début de 1942 l'Australie se trouve directement menacée par les Japonais et doit consacrer tous ses moyens de production à renforcer ses défenses sans pouvoir compter sur une aide extérieure. Le CAC Boomerang est alors en projet et le premier sortira d'ailleurs peu de temps après la livraison du A3-200. Quand les choses reviendront à la normale un peu plus tard dans l'année, la situation aura aussi changé pour le Wackett et la poursuite de la production n'est plus à l'ordre du jour.

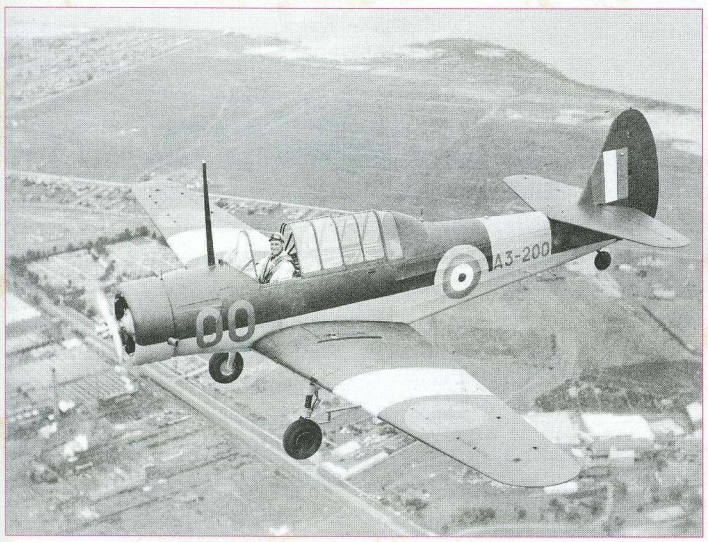
Le deuxième CA-6 de série est en cours de préparation pour un vol d'essai sur le parking de l'usine de Cranstone de la Commonwealth Aircraft Corporation en mai 1941. Au second plan, un Wirraway. (AWM, neg 007293).

Les Wackett sont regroupés dans les *Wireless Air Gunner Schools* (WAGS), au nombre de trois, et les *Elementary Flying Traning Schools* (EFTS), au nombre de quatre. Quelques autres sont affectés dans diverses écoles. Le Wackett s'acquitte honorablement de sa tâche même s'il connaît de graves problèmes de disponibilité à partir de 1943. La cause principale en est le moteur, dont les pistons sont régulièrement victimes de craquelures. Il n'est pas rare à l'époque de voir près de la moitié de la flotte clouée au sol par manque de moteur en état de marche, même en ayant recours à la cannibalisation. Le taux d'attrition reste raisonnable et au 1er janvier 1945, seule une petite quarantaine de Wackett a été perdue ou radiée à la suite d'accidents. Cette année-là, le problème des rechanges commence à se poser malgré la cannibalisation poussée et, en mars, la RAAF retire 22 autres Wackett du service pour les transformer en stocks de pièces détachées; cinq autres suivent en juin. Si le Wackett continue à servir jusqu'à la fin de la guerre, il est retiré des inventaires de la RAAF après septembre 1945. Il n'en reste alors que 136 exemplaires en service. Le gouvernement met en vente 113 avions sur le marché civil avant la fin de l'année, les autres étant envoyés à la casse. Si certains ont été effectivement immatriculés dans les registres civils, environ quarante-cinq vont rejoindre les rangs de l'aviation des Indes néerlandaises, dont trente seront mis en service sous les numéros de série 301 à 330. Ces appareils y serviront jusqu'à l'indépendance de l'Indonésie en 1949.

Ci-contre : mise en pylone d'un CA-6 de l'aviation des Indes Néerlandaises. Celui-ci a reçu un nouveau moteur en étoile.
(Collection J. Grant)



Ci-dessous : le dernier Wackett construit vole ici entre les mains de J.O. Carter, pilote d'essai de la branche civile de la Commonwealth Aircraft Corporation, au-dessus de Fishermens Bend (Melbourne) le 22 avril 1942.
(AWM, neg AC0154).



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : avion d'entraînement biplace

Moteur : un Warner Super Scarab 165D de 175 ch au décollage

Dimensions : envergure : 11,28 m; longueur : 7,92 m; hauteur : 2,06 m.

Poids : à vide : 866 kg; en charge : 1 175 kg.

Performances : vitesse de croisière : 177 km/h au niveau de la mer; plafond pratique : 4 876 m; autonomie : 4 heures.

Armement : aucun

UN HUDSON SUR LE SOL IRLANDAIS

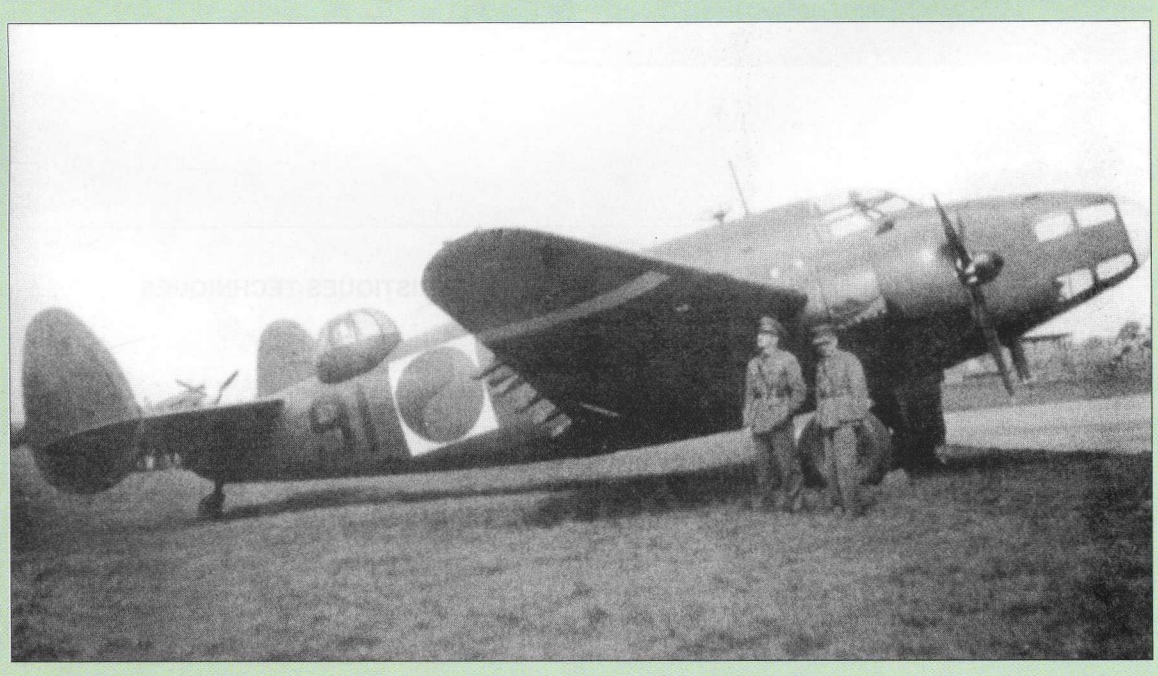
Patrick J. Cummins

Au cours de la journée du vendredi 24 janvier 1941, cinq Hudson Mk.I du N° 233 *Squadron* basé à Aldergrove décollent à tour de rôle pour fournir une couverture aérienne à un convoi naval qui doit passer au nord-est des côtes irlandaises et qui approche par le sud. Ce convoi a déjà été attaqué deux jours plus tôt par un Fw 200 qui a coulé l'un des cargos. À cause du mauvais temps qui règne cette journée-là, les Hudson sont dans l'impossibilité de repérer le convoi. Le Hudson P5123/ZS-W fait partie de ces cinq avions, décollant à 09h20 avec quatre membres d'équipage, sous la responsabilité du *Pilot Officer* D. Welply. C'est un avion qui fait partie d'un lot de 50 Hudson I acheté par le gouvernement britannique. Il est sorti d'usine le 22 octobre 1939 (c/n 1812) et est arrivé au Royaume-Uni le 7 mars 1940. Il est affecté au N° 233 *Squadron* peu de temps après.

Le Hudson reste en vain en l'air puisque le convoi n'est pas trouvé. Le pilote prend alors le chemin de retour alors que les conditions météo sont en train de se détériorer. Dans le même temps, l'équipement radio de l'appareil tombe en panne. Du fait de cette météo exécrable, le navigateur n'est pas en mesure de déterminer correctement la position de l'avion et le Hudson va dévier de sa trajectoire. Six heures après le décollage, l'équipage entrevoit une terre vers l'est, qu'il pense être l'Islande, la Norvège ou l'Écosse. À 15h50, heure locale, le Hudson est aperçu une première fois par le personnel de veille irlandais (*Irish Coastwatching Service*) du poste de Roskeeragh Point (comté de Sligo). Dans l'heure suivante, le Hudson vole au-dessus de la baie de Sligo et de ses environs, pour rechercher semble-t-il des points de repères au sol afin de déterminer sa position. À 17h10, après que le Hudson a largué sa charge de bombes dans la baie de Sligo, il réalise un atterrissage forcé train rentré sur un petit terrain à Gark près de Skreen dans le comté de Sligo.

L'équipage s'en sort indemne et a le temps de détruire quelques documents avant d'évacuer l'appareil. Il n'a cependant pas le temps de mettre le feu au Hudson car l'intervention de la milice irlandaise (*Gardai*) et des soldats réguliers des *Irish Defense Forces* l'en empêche. Les aviateurs sont emmenés dans un hôtel pour y recevoir gîte et couvert, tout en étant officiellement mis en « détention». Un peu plus tard, ils sont transférés sous bonne garde au camp militaire de Curragh (comté de Kildare) où ils seront internés jusqu'en octobre 1943. De là, ils rejoindront la Grande-Bretagne via l'Ulster.

L'Irish Air Corps (IAC) récupère l'épave de l'avion et après inspection considère que l'avion est réparable sur place. On envisage un décollage du terrain même. Les dommages qui sont constatés concernent les hélices, le dessous du fuselage, en particulier les portes de la soute et les volets d'atterrissage. Une équipe de l'IAC vient sur place pour enlever le Hudson mais ne dispose d'aucun moyen de levage pour

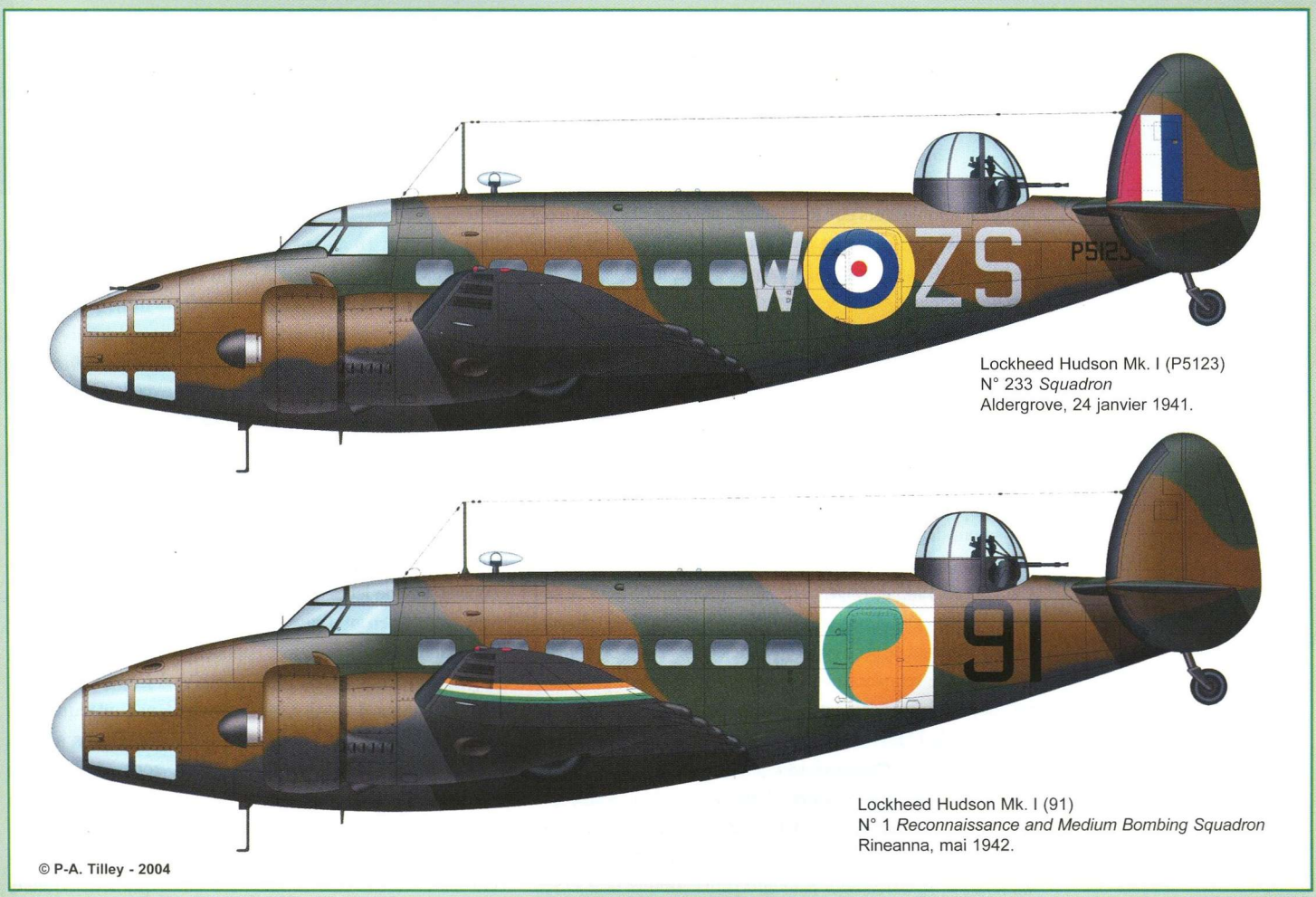


Le Lockheed Hudson Mk. I « capturé » et remis en service au sein de l'Irish Air Corps sous le matricule « 91 ». (Photo Donald MacCarron)

permettre de manœuvrer le train. Une tranchée est donc creusée sous les roues principales pour que le train puisse être descendu. L'avion est remis sur ses roues pour conduire les réparations des surfaces endommagées. Les rechanges nécessaires pour cette remise en état sont fournies par la RAF elle-même, par l'intermédiaire de la base de rattachement du Hudson, Aldergrove. Dans le même temps, une piste sommaire est aménagée.

Une fois réparé, l'avion décolle de son terrain de fortune le 26 mars 1941, aux mains d'un pilote d'Aer Lingus et officier de réserve au sein de *Air Corps Reserve*. Son choix n'est pas le fait du hasard, puisqu'il est familier des Lockheed 14, dont le Hudson est dérivé. En effet, la compagnie nationale irlandaise a aligné deux Lockheed 14, les EI-ABV et EI-ABW entre juin 1939 et mai 1940. Le vol se passe sans histoire et l'avion atterrit à Baldonnel pour entrer en service officiellement au sein de l'IAC. Lors de l'inspection plus approfondie de l'appareil, les mécaniciens irlandais ont pu se rendre compte que l'avion avait connu déjà quelques échanges de tirs, car plusieurs impacts de balles avaient été rebouchés sur le côté gauche du fuselage. L'avion ne revole qu'un an plus tard, le 7 mai 1942, repeint aux couleurs irlandaises et avec le matricule 91. Il est mis à la disposition du N° 1 *Reconnaissance and Medium Bombing Squadron* de Rineanna. Pour la mise en œuvre du Hudson, les militaires irlandais sont aidés par une équipe technique au sol et navigante d'Aer Lingus. Le Hudson devient le premier avion d'origine américaine à entrer en service au sein de l'IAC.

Cet avion est à l'origine d'une autre première. En août 1942, le Premier ministre irlandais (*Taoiseach*) accompagné de quelques membres de son cabinet montent à bord du Hudson de Baldonnel escorté par un Anson de l'IAC pour une visite officielle à des unités militaires stationnées sur l'aérodrome de Rineanna. C'est la première fois que le *Taoiseach* fait un voyage à bord d'un avion de l'IAC. Cependant, la plupart du temps, le Hudson est utilisé dans ses missions d'origine, la reconnaissance maritime. Quand cette unité est dissoute en 1944, le Hudson retourne à Baldonnel et entre en service au sein du *General Purpose Flight*. Le Hudson ne vole alors plus que de temps en temps et uniquement pour transporter des membres du gouvernement. En août 1945, il est retiré du service actif et stocké. Le même mois, l'avion est acheté par Aer Lingus. Tout l'équipement militaire est déposé et il est transformé en avion de transport identique au Lokcheed 14. Le 2 août 1945, il reçoit l'immatriculation civile EI-ACB et Aer Lingus pense l'utiliser comme avion d'entraînement et de transport de frêt. Mais le département de l'Industrie et du commerce irlandais ne lui délivre pas son certificat de navigabilité. Le Hudson reste à Dublin dans un hangar jusqu'en mai 1947 quand un opérateur belge, John Mathieu Aviation, achète l'appareil. Immatriculé OO-API à partir de juillet 1947 il sert jusqu'au 15 janvier 1954 date à laquelle son immatriculation est annulée. Il est envoyé à la ferraille la même année.



Lockheed Hudson Mk. I (P5123)
N° 233 *Squadron*
Aldergrove, 24 janvier 1941.

Lockheed Hudson Mk. I (91)
N° 1 *Reconnaissance and Medium Bombing Squadron*
Rineanna, mai 1942.

© P-A. Tilley - 2004

LES CATALINA NÉO-ZÉ

David Duxbury
et
Ph. Listemann

À la suite de l'ouverture des hostilités dans le Pacifique, la Nouvelle-Zélande doit développer ses propres moyens de lutte anti-sous-marine. Pour la patrouille maritime à long rayon d'action, la Royal New-Zealand Air Force ne dispose alors que de quatre Short Singapore III. Une modernisation s'impose. Elle viendra avec l'introduction du Catalina.

Les Néo-zélandais, conscients de leur lacune en matière de lutte anti-sous-marine, cherchent très vite à trouver un remplaçant au Short Singapore. Le Catalina semble alors être le meilleur choix dans la mesure où il est utilisé par les autres pays du Commonwealth en Asie-Pacifique, dont la Grande-Bretagne et l'Australie voisine, et les États-Unis. Quand les forces militaires néo-zélandaises sont intégrées dans le *South Pacific Command* en août 1942, le gouvernement néo-zélandais espère bénéficier rapidement de l'aide directe et plus importante des Américains en ce qui concerne le rééquipement de ses escadrons. Cependant, la demande de nouveaux avions est forte et la RNZAF est avisée par le *Munitions Assigment Board* de Washington dès septembre 1942 qu'elle ne pourra recevoir que douze Catalina qui seront disponibles en mars et avril 1943. À partir de ces informations et anticipant la livraison de nouveaux lots de Catalina en 1943 et 1944, la RNZAF programme la mise sur pied de deux escadrons de reconnaissance maritime, chacun devant disposer de six avions en ligne et trois en réserve, avec un volant de remplacement. Le premier est prévu pour être mis sous commandement américain le 1er octobre 1943, le deuxième, le 1er février 1944. À terme, chaque escadron devra disposer de 12 Catalina et 18 équipages. Ces plans initiaux sont contrecarrés en décembre 1942 par les Américains qui font savoir que l'allocation pour la RNZAF ne sera au total que de 25 Catalina, nombre suffisant pour équiper un escadron de 15 avions, taille standard d'une flotille de l'USN d'hydravion et 10 avions en réserve de guerre. Cela paraît logique sachant que la RNZAF doit opérer sous commandement américain et devra remplir les mêmes missions.

Débuts difficiles

Les Néo-zélandais étant peu familiarisés avec le Catalina, les Américains s'offrent à les convoyer jusqu'à Lauthala Bay dans les Fidji, alors sous protectorat néo-zélandais. Les Américains proposent dans le même temps d'envoyer quelques pilotes néo-zélandais volant sur Singapore ainsi qu'un officier mécanicien navigant à Nouméa où est basée une flottille de PBY de l'USN pour qu'ils puissent prendre connaissance de leurs procédures et techniques. Cet arrangement est mis en pratique dès novembre 1942, les pilotes néo-zélandais servant comme copilotes.

Le premier Catalina, un PBY-5, arrive à Lauthala Bay au début du mois d'avril 1943, convoyé par un équipage américain. Les PBY-5 de ce lot ont été prélevés sur un contrat « Prêt-Bail » de la RAF et sont en fait des Catalina IVA. Comme tous les avions livrés à la RNZAF, ceux-ci ont reçu un camouflage en usine, soit américain, soit britannique. Ce n'est qu'une fois arrivés qu'il reçoivent les cocardes néo-zélandaises ainsi que leur numéro

LANDAIS

de série, NZ4001 à 4025 pour ce premier lot. Ce qui va le plus étonner les Néo-zélandais, c'est qu'il n'y a pratiquement pas deux PBY-5 identiques, l'équipement variant d'un avion à l'autre. Les livraisons prenant plus de temps que prévu à cause d'un manque de convoyeurs, ce que les Américains avaient déjà laissé entendre, la RNZAF se voit obliger de prendre les choses en mains et pour terminer le convoyage, une unité spécifique, le *Pacific Ferry*, est créée. Cinq équipages sont formés et envoyés à San Diego dès le 20 avril pour prendre en charge leurs premiers Catalina. Le 25 mai 1943, le N° 6 (FB) *Squadron* est créé en vue de recevoir le Catalina. Il est placé sous le commandement du *Wing Commander* G.G. Stead (RAF) et les deux commandants de *Flight* sont les *Squadron Leaders* R.B.L. MacGregor et A.V. Jury.

Le 2 mai, soit avant la création officielle de l'unité, un Catalina piloté par le *Squadron Leader* MacGregor est envoyé en mission SAR pour rechercher les survivants éventuels d'un bateau américain torpillé. L'équipage néo-zélandais trouve en effet un radeau de survie avec huit personnes à bord et malgré la forte houle, McGregor parvient à récupérer les survivants. Ce sera la première mission dite « Dumbo », bien d'autres suivront.

Cependant, malgré les promesses tenues, la RNZAF ne dispose que de 17 Catalina à la mi-juillet. Cela est cependant suffisant pour que le N° 6 (FB) *Squadron* puisse fonctionner et il est déclaré opérationnel le 1er août 1943, soit deux mois avant la date prévue. Après une pause de quelques semaines, les Américains livrent les derniers PBY-5 à la RNZAF le 28 octobre. Entre-temps, le *Wing Commander* I.A. Scott a pris le commandement. Au total, seuls 22 PBY-5 des 25 prévus sont pris en compte. Malheureusement, le N° 6 (FB) *Squadron* doit déplorer une première perte le 5 juin 1943, quand le NZ4006, piloté par le *Squadron Leader* MacGregor, s'écrase non loin d'une petite île a avoisinant les Fidji, environ une heure et demie après le décollage. Le Catalina ramenait du personnel de la RNZAF sur Hobsonville (Auckland), ce qui a alourdi le bilan : au total quinze morts et disparus.

Le PBY-5 et le N° 6 (FB) *Squadron*

Six Catalina (NZ4009, 12 à 16) partent le 18 août pour les îles Tonga pour rejoindre une base de l'USN, Nuku'alofa. Pendant ce temps, l'escadron perd un Catalina à l'entraînement le 23 septembre, le NZ4002/B. piloté par le *Squadron Leader* L.H. Higgins. L'avion s'envole pour une séance de décollages et d'atterrissage de nuit. Une erreur de position du

Le PBY-5 NZ4016 (ex-BuAer 08466) du N° 6 (FB) *Squadron* en patrouille au large des Nouvelles-Hébrides en novembre 1943. Le « FB » dans la dénomination de l'unité signifie *Fying Boat* (hydravion). Les sous-marins japonais fréquentant peu ces eaux, les Catalina sont surtout employés au secours en mer. (RNZAF Museum, PR2295)

Les cocardes ont changé, mais le boulot reste le même pour le personnel du N° 6 *Squadron* qui est en train de préparer un Catalina pour ue nouvelle sortie en 1944. (RNZAF Museum, PR3321)

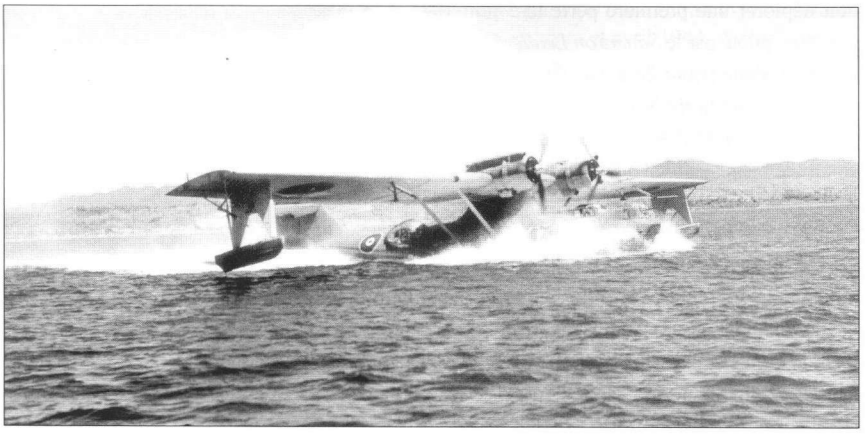
compensateur va être à l'origine du drame et le Catalina va exploser à l'impact, ne laissant aucune chance aux quatre occupants.

Pendant leur séjour à Nuku'alofa, les Néo-zélandais vont essentiellement réaliser des missions « Dumbo ». Les autres Catalina (NZ4012 à 4017) partent le 1er octobre pour Segond dans les Nouvelles-Hébrides (aujourd'hui Vanuatu). Le *Flight* qui reste à Lauthala Bay se transforme en *Flying Boat Conversion & Operational Unit* et dispose de cinq Catalina (NZ4004, 4005, 4007 à 4009). Le 7 février 1944, ce *Flight* deviendra la N° 3 (*Flying Boat*) OTU. Pour les autres, la mission principale est la patrouille maritime et leur première sortie intervient le 3 octobre 1943. Le 31 octobre, le NZ4003 fait un soleil en amerrissant à Segond, sans faire de victimes, bien qu'un des membres de l'équipage, le *Sergeant* L.L. Stewart, ait été sérieusement blessé. Le *Flight* envoyé aux Tonga rejoint Segond en novembre et jusqu'à Noël, les Néo-zélandais vont réaliser de longues heures de vol monotones sans rencontrer le moindre ennemi.

À la mi-décembre, le N° 6 (FB) *Squadron* apprend qu'il va partir pour Halavo Bay (Florida Island), non loin de Guadalcanal. Le premier Catalina s'y rend le 22 décembre, les autres arrivant les jours suivants. Les missions restent les mêmes et les Catalina sont appelés à faire aussi des missions « Dumbo ». La première est effectuée le 26 janvier 1944 par le *Flying Officer* W.B. Mackley avec le NZ4013/XX-O qui sauve l'équipage d'un B-24 américain. Mais c'est celle qui intervient quelques jours plus tard qui feront remarquer les Néo-zélandais. Le *Flying Officer* D.S. Beauchamp recevra la DFC pour son exploit. Alors qu'il est en mission SAR pour retrouver les survivants d'un équipage de B-24, sa radio tombe en panne et il ne peut signaler qu'il s'apprête à amerrir pour porter secours aux aviateurs qu'il vient de trouver. Lors de ces missions, la radio est indispensable, car si l'affaire tourne mal, il faut être en mesure d'alerter la base. Bravant ce risque, Beauchamp n'hésite à aller chercher les Américains. Pour son audace, il recevra la DFC.

Les Néo-zélandais se distinguent à plusieurs reprises en réalisant des sauvetages que les Américains considèrent parfois comme impossibles. C'est le cas d'un sauvetage réalisé le 30 juin 1944 par le *Flight Lieutenant* R. McHardy avec le NZ4015/XX-R. Non content de se voir décerner la DFC, il reçoit avec son équipage les félicitations de l'amiral américain Gunther, commandant les forces aériennes de la Navy dans le Sud-Ouest du Pacifique, un camouflet discret pour les pilotes américains. Il faut dire que McHardy est un pilote très expérimenté sur Catalina, ayant commencé sa carrière en avril 1941 avec le N° 205 *Squadron* à Singapour. En revanche ce genre de mission ne se termine pas toujours bien et le 12 octobre 1944, le NZ4013/XX-O coule au sud d'Espiritu Santo après avoir été endommagé en amerrissant en pleine mer pour secourir les pilotes d'un Grumman J2F Duck tombé en panne d'essence et dérivant. Tout le monde sera récupéré par un bateau de l'USN.

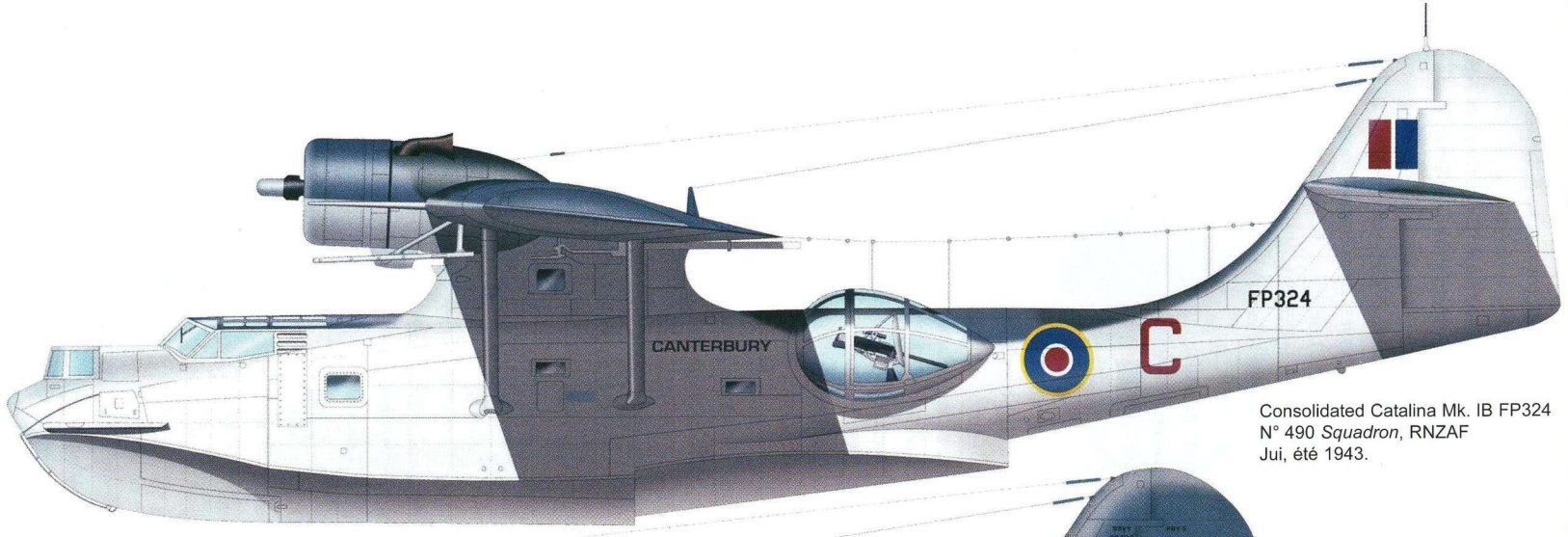
Même si l'action n'est pas en rendez-vous, les Néo-zélandais connaissent une nouvelle fois le deuil le 27 janvier 1945. Au cours vol d'essai, le *Warrant Officer* R.H. Freeman fait décrocher volontairement son PBY-5 NZ4022 vers 5 500 pieds. Le pilote ne peut pas récupérer l'avion et il finit pas partir en vrille à droite et plonger dans l'océan; pour une raison indéterminée, le pilote avait accepté d'embarquer dix-sept aviateurs et mécaniciens appartenant au *Lauthala Bay Maintenance Wing* et seuls six survivront au crash. Ils ne seront récupérés que le lendemain. Il est probable que la présence d'autant de monde à bord n'est pas étrangère à l'accident. Quelques mois plus tard,



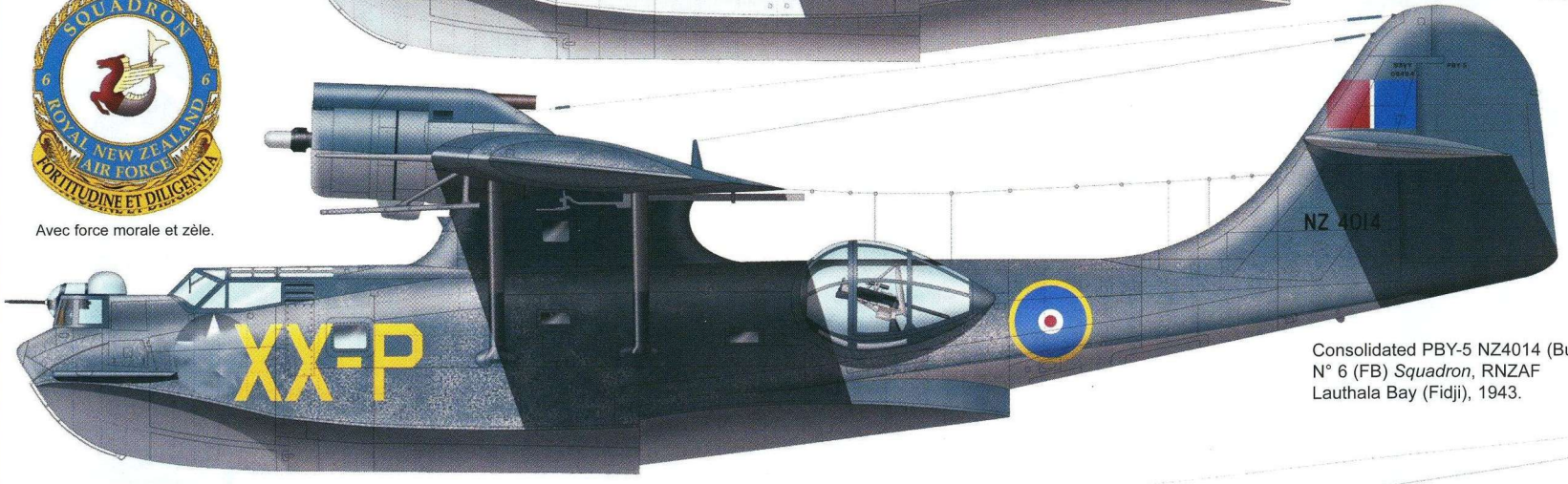
Décollage du NZ4007 (ex-JX237) du N° 6 *Squadron*. Opérant dans des secteurs calmes, les Catalina de la RNZAF ont subi peu de pertes. (RNZAF Museum, PR2474)

Le Taniwha est brandi.

Avec force morale et zèle.

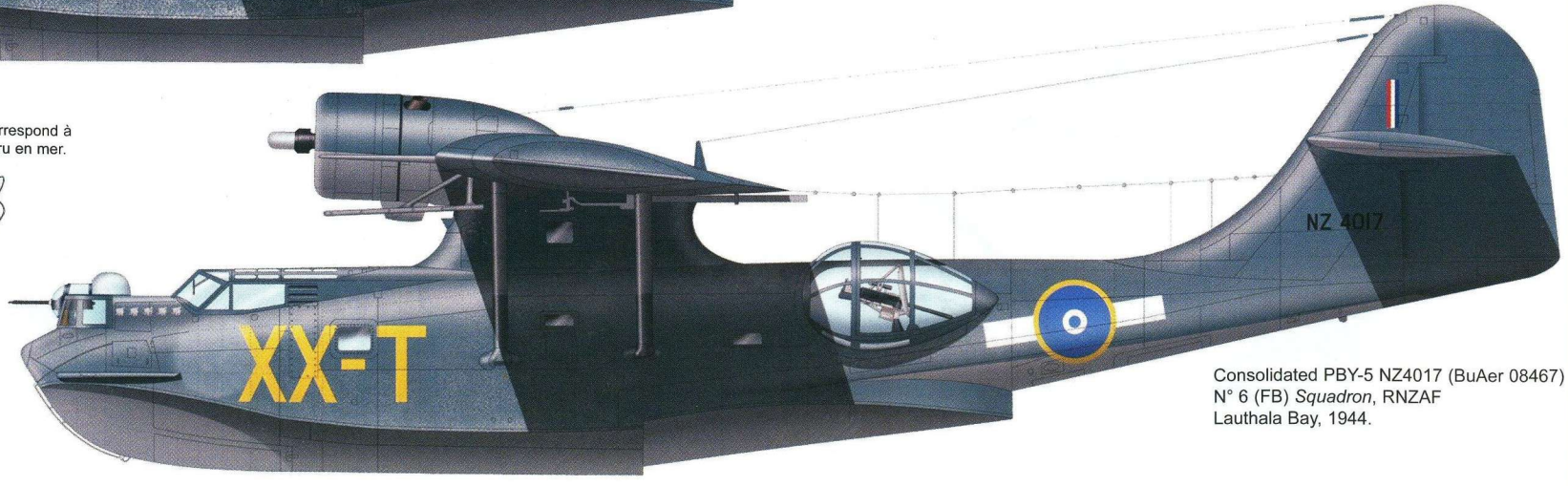


Consolidated Catalina Mk. IB FP324
N° 490 *Squadron*, RNZAF
Jui, été 1943.



Consolidated PBY-5 NZ4014 (BuAer 08464)
N° 6 (FB) *Squadron*, RNZAF
Lauthala Bay (Fidji), 1943.

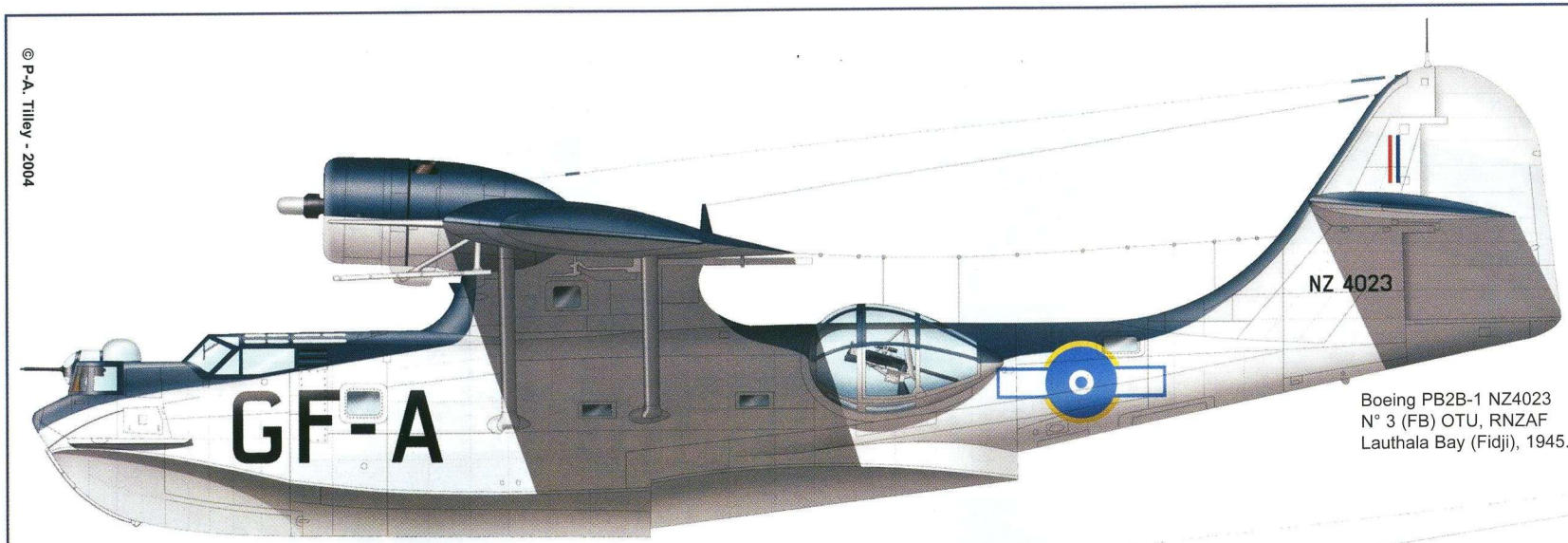
Chaque Dumbo correspond à
un homme secouru en mer.



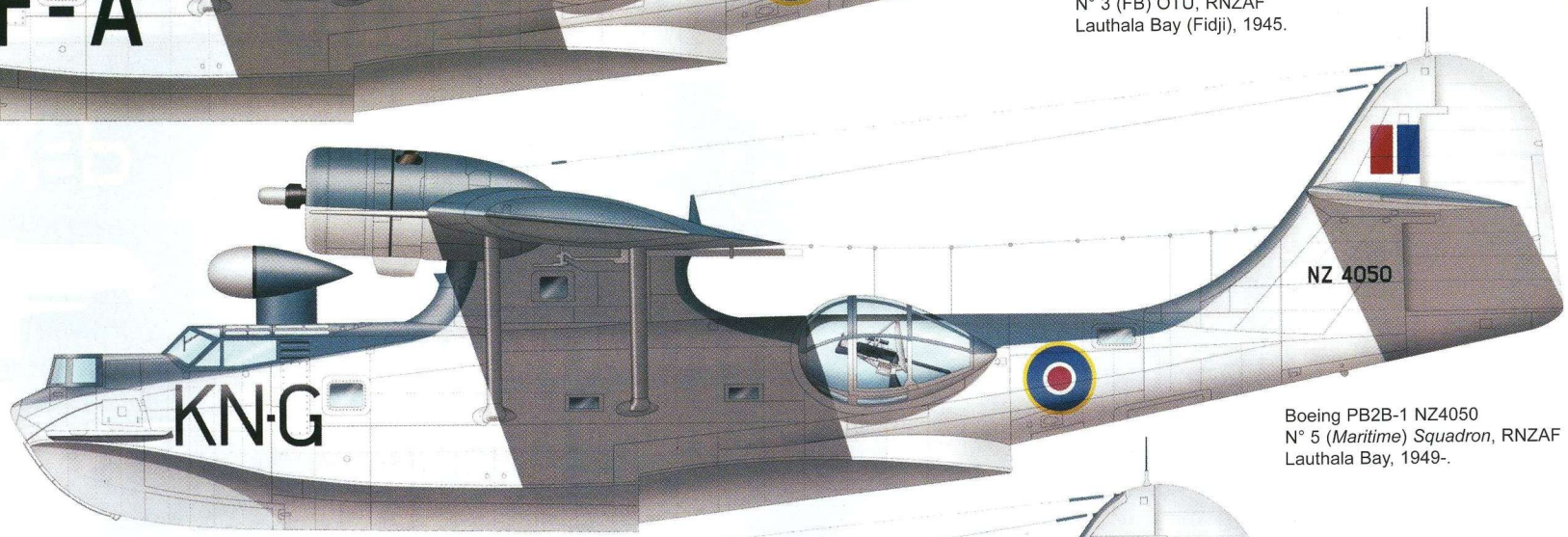
Consolidated PBY-5 NZ4017 (BuAer 08467)
N° 6 (FB) *Squadron*, RNZAF
Lauthala Bay, 1944.

© P.-A. Tilley - 2004

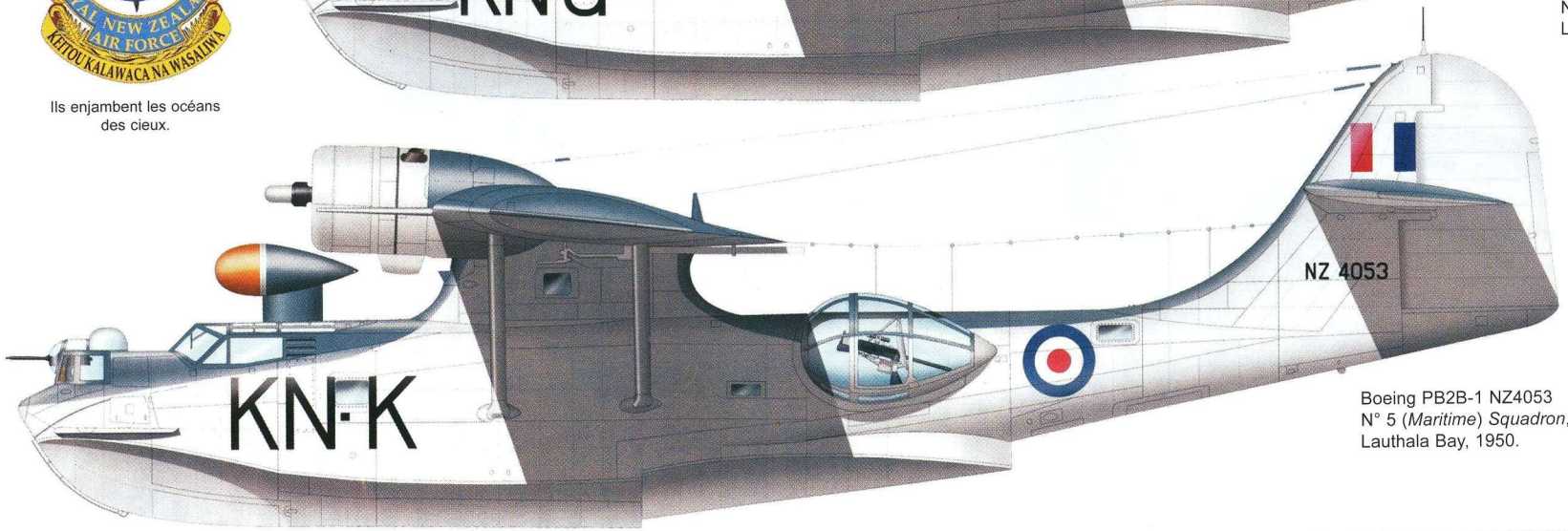
© P-A. Tilley - 2004



Boeing PB2B-1 NZ4023
N° 3 (FB) OTU, RNZAF
Lauthala Bay (Fidji), 1945.



Boeing PB2B-1 NZ4050
N° 5 (*Maritime*) *Squadron*, RNZAF
Lauthala Bay, 1949-.



Boeing PB2B-1 NZ4053
N° 5 (*Maritime*) *Squadron*, RNZAF
Lauthala Bay, 1950.

Ils enjambent les océans
des cieux.

le 26 mai, un dernier PBY-5 (NZ4020) est fortement endommagé à l'amerrissage. Il est déclaré irréparable le 25 juin.

Le PB2B-1 et le N° 5 (FB) *Squadron*

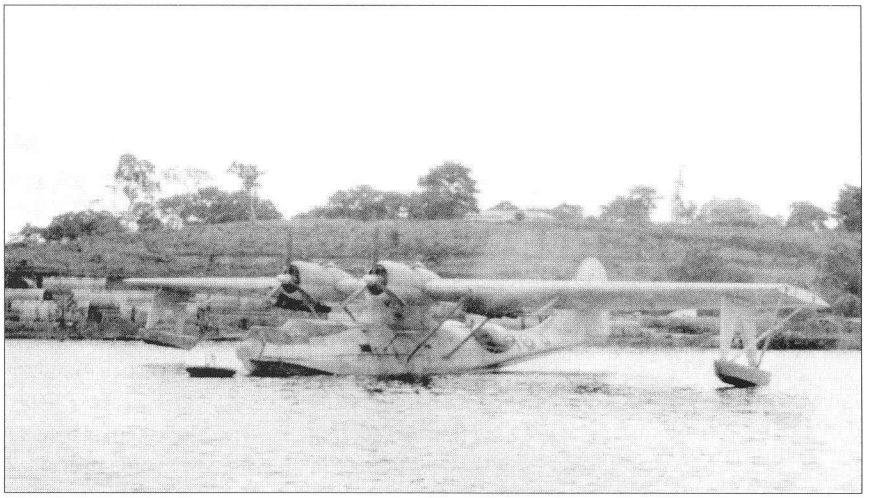
Alors que le N° 6 (FB) *Squadron* s'équipe et monte progressivement en puissance, les Néo-zélandais se préparent à réactiver le N° 5 (FB) *Squadron* sur PBY-5. Malheureusement, les Américains informent que ce modèle n'est plus produit mais qu'ils peuvent offrir la version amphibie. Cette version n'ayant pas bonne presse dans chez les Britanniques comme chez les Australiens, les Néo-zélandais déclinent l'offre et font savoir qu'ils préfèrent attendre les nouveaux PBN-1 (version améliorée du PBY-5 produite pas les ateliers de la marine américaine) qui sont prévus pour mai 1944. Cependant, ce modèle étant plus ou moins réservé à l'Union Soviétique, les Américains proposent une alternative avec le PB2B-1, la version du PBY-5 construite par Boeing. Cela comporte deux avantages, une disponibilité immédiate et une solution au problème de rechanges, car les rares exemplaires du PBN-1 mis en service par l'USN ne seront pas déployés outre-mer. Les Néo-zélandais acceptent la proposition pour acquérir au total 48 PB2B-1, qui reçoivent les *serials* NZ4023 à 4070, en vue d'équiper le N° 5 (FB) *Squadron* ainsi que de fournir un volant de réserve aux unités. Cependant devant un taux d'attrition très faible, les Néo-zélandais annuleront les 14 derniers PB2B-1. Au total, la RNZAF reçoit donc 34 PB2B-1 entre mars et novembre 1944.

En juillet 1944, le N° 5 (FB) *Squadron* est réactivité sous les ordres du *Wing Commander* J.W.H. Bray, qui commande la base de Lauthala Bay et qui restera à la tête de l'unité jusqu'à la fin du conflit. Il s'entraîne à Lauthala Bay, puis part pour Segond Channel où il va rester jusqu'à la fin de la guerre pour des missions d'escorte de convois, de secours en mer et de patrouilles anti-sous-marines. C'est au cours d'une de ces patrouilles que le N° 5 (FB) *Squadron* va perdre son unique Catalina, le NZ4031. Le 13 avril 1945, le *Flight Lieutenant* A.R. Tuckett décolle de Funafuti Lagoon (Ellice Island) où ils est parfois détaché, mais à la suite d'une mésentente avec son copilote, une mauvaise manipulation entraîne le décrochage de l'avion qui plonge en haute mer. Trois morts sont à déplorer.

Au total, les Catalina des N° 5 et 6 (FB) *Squadrons* auront réalisé près de 20 000 heures de vol de guerre en plus de 2 500 sorties opérationnelles, les trois-quarts revenant au N° 6 (FB) *Squadron*. Si les pertes, sont somme toute légères, avec huit appareils, elles s'expliquent aussi par le fait que les Catalina ont été déployés dans des zones où l'ennemi ne pouvait pas disputer la supériorité aérienne aux Alliés. Le Catalina en 1943 est une machine vieillissante, voire dépassée, et comme l'ont démontré les premières actions dans le Pacifique, terriblement vulnérable. Les escadrons de Catalina britanniques, australiens, hollandais et américains se sont faits étrillés dans les premiers mois de la guerre et, consciemment ou inconsciemment, les Néo-zélandais sont restés prudents quant au choix de la zone d'action de leurs Catalina. Le PBM Mariner est alors l'avion de patrouille maritime le plus performant dans l'inventaire de l'USN, mais il n'est pas disponible en nombre pour les Alliés.

L'escadron oublié, le N° 490 *Squadron*

Le N° 490 (RNZAF) *Squadron* est le dernier des sept escadrons néo-zélandais créés dans le cadre de l'article XV dit de la série « 400 ». Ses débuts sont un peu chaotiques et ce, dès sa création, le 28 mars 1943. Officiellement formé à Jui situé près de Freetown en Sierra Leone, on n'y retrouve tout d'abord qu'une partie du personnel au sol, les équipages et les avions se trouvant toujours en Grande-Bretagne, certains encore en OTU. Beaucoup sont expérimentés, comme le *Flight Lieutenant* H.A. Outram, un Néo-zélandais qui a servi dans la RAF, notamment au N° 138 *Squadron* [1], ou le *Flight Lieutenant* F.W. Kilgour, venu du N° 202 *Squadron* sur Catalina. Si la mission de l'escadron est précise, puisqu'il s'agit de patrouilles maritimes sur Catalina IB, sa zone d'action l'est beaucoup moins. Prévu dans un premier temps pour opérer dans l'océan Indien sans autre précision, les plans sont changés, la destination finale devenant Madagascar puis Banana Creek au Congo belge. C'est lui qui est finalement choisi pour remplacer le N° 270 *Squadron*, qui va s'installer au Nigéria avec ses Catalina. La base de Jui, est un endroit particulièrement insalubre et c'est à se demander si les Britanniques n'ont pas fait exprès de céder la place aux Néo-zélandais. Le *Wing Commander* D.W Baird, un Nord-Irlandais qui, après avoir servi dans les années trente dans la RAF, a rejoint la RNZAF prend le commandement du N° 490 (RNZAF) *Squadron* officiellement le 1er juin. Pour le reste, la formation est identique à celle de tous les escadrons de cette série « 400 », avec une majorité de nationaux au sein des équipages, les officiers en particulier, mais le personnel au sol est constitué en grande partie de Britanniques. Lorsque l'escadron atteint son effectif en novembre, les Britanniques représentent la moitié des effectifs navigants, l'autre moitié



Les photos de Catalina du N° 490 *Squadron* sont rares. Au mouillage à Jui au cours de l'été 1943, le FP278/0, dont le nom de baptême « Otago » n'a pas été peint.
(Photo H.A. Outram, via P. Sortehaug)

Les PB2B-1 se distinguent facilement des PBY-5 par leur camouflage de type US Navy, comme sur le NZ4029 (ex-BuAer 72998) du N° 5 (FB) *Squadron* photographié au moment il regagne sa base d'Auckland Harbour au cours de l'été 1944.
(Collection A. Thomas)

étant constituée de Néo-zélandais, une trentaine en tout, dont deux servant au sein de la RAF, de six Australiens et de cinq Canadiens.

Dès la mi-juin, les deux premiers Catalina partent pour Jui pilotés par le *Wing Commander* D.W Baird (FP299) et le *Flying Officer* H.K. Patience (FP242). Ils se posent le 22 juin à Jui et leur dernier segment de vol qui dure plus de quatre heures est comptabilisé comme sortie de reconnaissance. D'autres avions arrivent les jours suivants et cinq Catalina sont alors présents. Les vols d'acclimatation se déroulent en même que les équipages font connaissance sans grand enthousiasme avec leur nouveau lieu résidence et avec leur base avancée de Fishermans' Lake au Libéria. Le 2 juillet 1943, le *Flying Officer* J.C.L. Pettit décolle à 09h12 à bord du FP299/H pour effectuer la première vraie sortie opérationnelle du N° 490 *Squadron*, une reconnaissance côtière. Elle va durer neuf heures. Jusqu'en septembre, le N° 490 *Squadron* ne dispose que de cinq Catalina, qui seront renforcés par quatre autres. Ils reçoivent tous un nom de baptême de districts néo-zélandaises peints sur les flancs [2].

Le N° 490 *Squadron* va fonctionner avec seulement huit ou neuf Catalina, ce qui est en dessous des effectifs normaux pour un escadron de ce type. Il faut dire que l'activité aérienne ne le nécessite pas. En juillet, l'escadron effectue 32 sorties représentant plus de 300 heures de patrouille. En août, le N° 490 *Squadron* vole un peu moins avec 250 heures de patrouille en 28 sorties mais le 6, les Néo-zélandais se distinguent en portant secours aux survivants du cargo *Fernhill* qui a été torpillé à quelque 500 km de Freetown. Le 11, le *Wing Commander* D.W. Baird, à bord du FP108/A repère un sous-marin allemand à environ 5 km et l'attaque. On en donnera les détails suivants [3] :

> « Il était tout juste visible dans cette mer agitée. Le Catalina l'a attaqué sans attendre en lâchant cinq charges de profondeur. Elles sont tombées un peu avant du sous-marin qui a été aspergé par les gerbes d'eau. Il a continué ainsi pendant quelques moments et après avoir dessiné des cercles, son gouvernail ayant été semble-t-il endommagé, le sous-marin a plongé non sans avoir échangé auparavant des tirs avec le Catalina. Une sixième charge de profondeur n'a malheureusement pas voulu se décrocher mais heureusement s'est entêtée à rester accrochée lors de l'amerrissage ! »

Au sein de l'équipage, on retrouve le *Flight Lieutenant* Ward qui recevra la DFC en février 1944 pour avoir participé à cette action ainsi que pour ses état de service au sein de l'unité. C'est le seul pilote de Catalina du N° 490 (RNZAF) *Squadron* à obtenir cette décoration. Sur le journal de marche, le secrétaire de l'unité écrit que c'est la première rencontre avec les sous-marins allemands et espère que d'autres suivront. Mais en fait ce ne sera pas le cas. À la mi-novembre, le *Wing Commander* B.S. Nicholl (RNZAF) succède au *Wing Commander* Baird. Ce sera le dernier commandant du N° 490 *Squadron* à voler sur Catalina avant que l'unité ne soit transformée sur Sunderland. C'est aussi au cours de ce mois que les Néo-zélandais connaissent leur seule perte sur Catalina. Le 18, le *Flying Officer* R.M. Grant décolle au milieu de l'après-midi avec le FP112/M pour un vol d'entraînement. Une demi-heure plus tard alors qu'il vole à basse altitude non loin du port de Freetown, son aile gauche touche les flots et le Catalina s'abîme. Le choc est d'une violence extrême. Il semble que le pilote ait mal estimé sa hauteur exacte du fait des eaux miroitantes. Des sept membres de l'équipage, seul le *Flying Officer* F.A Brittain survivra, quoique grièvement blessé; on compte deux Néo-zélandais parmi les victimes.

Au 31 décembre 1943, le N° 490 *Squadron* a réalisé 210 sorties et près de 2 200 heures de vol de guerre dont près de 700 pour le mois de décembre. En 1944, l'activité des sous-marins allemands diminue et les patrouilles se succèdent à un rythme qui ralentit en conséquence; le mois le plus actif est avril, avec 440 heures de vol de guerre. Au début de mai 1944, les premiers Sunderland III arrivent et la dernière sortie à bord d'un Catalina est réalisée par le *Flight Lieutenant* H.A. Outram le 6 juillet avec le FP278/O, une patrouille de plus de 15 heures de vol. Au total, les Catalina du N° 490 (RNZAF) *Squadron* auront réalisé 4 300 heures de vol guerre en 400 sorties en un peu moins d'un an d'activité. Du fait de la date de sa création et de la zone d'activité, le N° 490 (RNZAF) *Squadron* n'a pas pu se distinguer dans les missions qui lui ont été assignées, malgré la motivation certaine de ses équipages.

L'après guerre

Au début d'août 1945, la situation des Catalina est la suivante :

N° 5 (FB) *Squadron* à Segond Island avec 16 appareils : NZ4029, 30, 32, 33 à 44 et 47. Quatre de ces Catalina et de ses équipages sont alors partis en renfort de l'escadron frère (NZ4039, 40, 41 et 44).

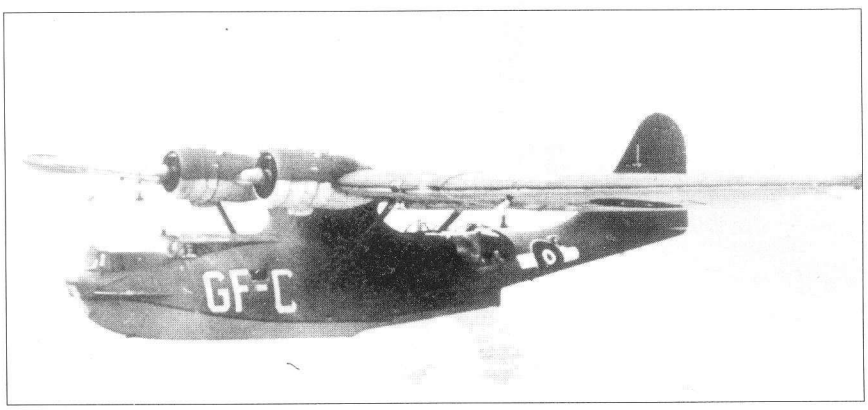
N° 6 (FB) *Squadron* à Halavo Bay avec 12 appareils : NZ4004, 07 à 09, 16 et 17, 46, 51, 53 à 56. Il est à signaler que les PBY-5 sont alors progressivement remplacés par les PB2B-1.

N° 3 OTU à Lauthala Bay avec 6 appareils : NZ4023 à 28 et le NZ4011 qui est venu remplacer le NZ4025 endommagé et indisponible depuis le 28 juillet. Le PB2B-1 a commencé à remplacer les PBY-5 depuis avril 1944, date de l'arrivée de la deuxième génération de Catalina dans l'unité.

Les autres Catalina sont soit stockés (NZ4005, 10, 12, 14, 15, 18, 48 à 50) soit en grande visite (NZ4019 et 21 du N° 6 *Squadron* et 45 venant de la 3 OTU). Le NZ4052 vole à Hobsonville pour effectuer les tâches de secours en mer.

Tout de suite après la fin de la guerre dans le Pacifique, la

D'abord formés sur le tas, les équipages de Catalina ont par la suite bénéficié d'une instruction au sein d'une unité spécifique, la N° 3 OTU. Les difficiles conditions d'emploi contraignirent les mécanos à repeindre à plusieurs reprises les Catalina, parfois avec ce qu'ils avaient sous la main, comme en témoigne ici le PB2B-1 NZ4025. (Collection A. Thomas)



[1] Outram avait été abattu le 24 août 1942 sur Whitley au cours d'une mission sur la France, mais avait pu rejoindre la Grande-Bretagne grâce à la Résistance.

[2] FP299/H (Hawkes Bay), FP242/W (Wellington), FP108/A (Auckland), FP278/O (Otago), FP324/C (Canterbury). Suivent les FP172/T (Taramaki), FP112/M (Marlborough), FP118/S (Southland) et FP258/N (Nelson).

[3] Episodes – Aircraft Against U-Boat – New Zealanders in the RAF, Vol II.

Nouvelle-Zélande décide de ne conserver qu'une seule unité d'hydravions. Ne devant que garder du personnel expérimenté, une OTU est jugée dans un premier temps superflue et aucune unité d'entraînement avancé n'est maintenue. La N° 3 (FB) OTU cesse ses activités le 17 septembre 1945 alors que le cours n° 13 commence. Au total, cette unité aura formé 36 équipages sur Catalina. La demi-douzaine de Catalina en dotation est ramenée en Nouvelle-Zélande pour être stockée à Hobsonville. Peu de temps auparavant, le 9 septembre, le N° 6 (FB) *Squadron* a été dissous à Halavo Bay, le personnel restant étant intégré au N° 5 (FB) *Squadron*, alors basé à Segond Channel. L'escadron ira à Lauthala bay, sa base permanente de temps de paix.

L'une des premières missions de temps de paix des Catalina est de rapatrier en Nouvelle-Zélande une partie des malades et prisonniers de guerre très affaiblis par leur captivité. Une fois ces urgences traitées, les Catalina continuent à servir d'avions de transport, bien que ne constituant qu'une force d'appoint dans ce domaine.

Le N° 5 (FB) *Squadron* est réorganisé le 15 novembre 1945 et sa dotation est fixée alors à 9 Catalina (PB2B-1) et deux Walrus, ces derniers stationnés à Hobsonville. Deux Catalina sont détachés en permanence à Segond Channel pour des missions de secours en mer. Un troisième est détaché à Hong Kong pour acheminer le courrier à la *British Pacific Fleet*, mais cette activité ne dure que le temps que la RAF y mette ses propres avions. À la mi-1946, le PB2B-1 retourne en Nouvelle Zélande ne laissant que 8 Catalina au N° 5 *Squadron*.

La démobilisation de la RNZAF est achevée au milieu de 1946 et commence alors une période intérimaire. La plupart du personnel s'engage pour une durée limitée alors que se discute toujours l'organisation de la future RNZAF. Le N° 5 *Squadron* reste à l'état de noyau pendant cette période; il est surtout appelé à faire des missions de secours en mer en répondant aux nouvelles règles internationales.

Un peu plus tard dans l'année, la RNZAF a pris une décision au sujet de ses Catalina. Un total de seize sont maintenus en état de vol, dont la moitié servant de réserve à Hobsonville, les 17 autres PB2B-1 autres étant déclarés surplus de l'armée. Les sont les PBY-5, les plus vieux et stockés depuis octobre 1945, qui sont définitivement retirés du service. Le N° 5 *Squadron* reste à Lauthala Bay, sans mission bien définie pour autant. Le nombre d'heures de vol chute de manière vertigineuse, passant de 800 en octobre 1945 à 100 en juillet 1946. Par la suite, le nombre mensuel d'heures oscille entre 30 et 90 avec quelques pointes de temps en temps. Ce nombre d'heures est réalisé par quatre à six Catalina, guère plus. Cependant, la relève doit être envisagée et dès le début des années cinquante, la RNZAF cherche un remplaçant au Catalina, d'autant que deux machines ont été perdues. Le 7 février 1950, le NZ4051 s'écrase au décollage, mais fort heureusement sans pertes en vie humaine. En revanche le 11 décembre 1950, il en est tout autrement pour le NZ4048/C. Il semble que le Catalina ait décroché juste après le décollage. La RNZAF déplorera la mort de sept aviateurs. Après de multiples vicissitudes, c'est le Sunderland qui est choisi, dont le premier exemplaire est livré en mai 1953. Entre-temps, le N° 5 (*Maritime*) *Squadron* perd un Catalina sur accident, le 8 octobre 1952. Au cours d'un exercice en collaboration avec la marine néo-zélandaise, un de moteurs du NZ4046 prend feu en vol et l'avion est évacu par l'équipage après un amerrissage d'urgence. L'arrivée progressive des Sunderland sonne le glas des Catalina des N° 5 et 6 *Squadrons*. Ce dernier avait été recrée peu de temps auparavant et dans l'attente des Sunderland, il avait perçu quelques Catalina. Le N° 5 Squadron se sépare de son dernier PB2B-1 en octobre 1953, le N° 6 *Squadron* en avril 1954. Les derniers seront radiés en octobre 1956 des inventaires de la RNZAF.

La guerre est terminée et la RNZAF est revenue aux cocardes de temps de paix. Les Catalina maintenu en service sont regroupés au sein du N° 5 (*Maritime*) *Squadron* qui, en 1949, prend le nouveau code « KN ».
Ici, le NZ4050 (ex-BuAer 73096) au mouillage à Hobsonville.
(Collection A. Thomas)

Alignement de PB2B-1 du N° 5 (FB) *Squadron* à Espiritu Santos (Nouvelles-Hébrides) en mars 1945.
Les Américains avaient proposé des modèles amphibies, mais les Néo-zélandais ont préféré des hydravions purs, plus légers.
(RNZAF Museum, PR5644, via A. Thomas)

HELMUT RIX

Mon premier combat fut aussi le dernier...

Eric Larger

CELA FAISAIT PLUSIEURS années que nous correspondions régulièrement, lui, qui aurait pu être mon grand-père d'un côté de la Manche, et moi de l'autre. Mais ce jour de mai 1994 devait rester gravé dans ma mémoire. La fin du voyage, je quitte l'autoroute M 11 en provenance de Londres, à gauche l'aérodrome de Duxford, à droite les restes de baraquements de l'ancienne base aérienne. Le temps de me garer, je traverse le RAF Museum, je me retrouve dehors, je cherche le restaurant, il est là … C'était il y a dix ans, un vol de trois Spitfire bardés de bandes de débarquement participaient à une prise de vue pour la télévision anglaise. Ce devait être la seule et unique occasion de se rencontrer, Helmut Rix nous a quittés le 22 octobre 1996.

LE PARCOURS DU COMBATTANT

Un retour en arrière de 80 ans. Helmut Rix est né en 1924 dans un village près de Krefeld, il suit des études littéraires. À l'age de huit ans, intéressé par l'aviation, il dit à ses parents pendant une démonstration d'acrobaties aériennes « *Je ferai mieux que cela quand je serai grand* ». Comme beaucoup de ses compatriotes, dès qu'il est assez âgé, il commence le vol à voile.

Il obtient sa licence « C » de pilote de planeur avant de rejoindre la Luftwaffe le 1er mars 1943. Il passe ses six premières semaines d'instruction élémentaire d'officier à Oschatz. À mi-avril de 1943, il rejoint la LKS 3 (*Luftskriegschule* 3) à Werder-Havel près de Potsdam. Là, sa formation de futur officier commence immédiatement et ceux, qui comme lui, possèdent une expérience du vol à voile, débutent l'entraînement en vue de

Ci-contre :
Helmut Rix à la BFS B34 de Kastrup au Danemark, peu avant un vol n'entraînement. (H. Rix)

Ci-dessus :
le Fw 190D-9 WNr 500042 du II./JG 26 utilisé pour la transformation des pilotes à la fin de l'année 1944. Le Dora-9 de Helmut Rix était un appareil provenant du même lot de production et devait porter un schéma camouflage très proche. (Collection J. Crow)

Des centaines de jeunes pilotes envoyés au combat entre 1944 et 1945 ne sont pas revenus de leur première mission. L'un d'entre eux a eu plus de chance et a réussi à évacuer son appareil, bien que gravement brûlé
Le 2 mars 1945, aux confins de l'Allemagne et de la République tchèque, Helmut Rix devait faire son premier et unique vol de guerre aux commandes d'un Fw190D-9.

l'obtention de la licence avancée de pilote de planeur, incluant notamment le remorquage par des avions. Helmut « Peter » Rix commence aussi la formation au pilotage d'appareils motorisés, principalement sur Bücker Bü 131 et Bü 181, tous deux de classe « A2 ».

Notre élève pilote, au cours de l'été 1943, s'installe aux commandes du Bu 181 « 15 blanc » et sera lâché en solo à son trente-deuxième circuit d'aérodrome. La formation comprend aussi des cours d'instruction technique sur les appareils à moteur et des séances de navigation en plus des cours liés à son statut d'élève officier. Il poursuit la progression logique de sa formation et pilote des avions de classe « B2 », plus lourds et plus gros que les précédents, des appareils de classe « B3 », tels que Junkers W33 et W34 ou Caudron C.445 français. La formation en vol s'intensifie petit à petit et se diversifie, avec l'apparition de vols sans visibilité, des vols en formation, de la navigation comme premier ou second pilote. Il devait me déclarer lors de notre rencontre :

« Pour rendre les choses encore plus intéressantes, nous avons commencé le vol de nuit et le vol aux instruments ».

Helmut Rix se souvenait aussi en 1994 que cette période, si intéressante et riche fut-elle, fut particulièrement éprouvante tant d'un point de vue intellectuel que physique. Il est à noter que les appareils d'entraînement de la LKS 3 portaient tous un numéro, sûrement leur numéro de série ou leur numéro d'attribution dans l'école sous le cockpit. Par exemple, le Junkers W34 que notre élève-pilote utilisa portait le numéro 864 en noir sous le cockpit, le Caudron C445 un numéro 5xx en blanc et le Bücker 181 le numéro 15 en blanc aussi.

Nanti de ses ailes de pilote et du grade de *Fahnenjunker-Gefreiter*, Helmut Rix rejoint au début de juin 1943 la BFS B34 (*Blindflugschule*), une école de vol sans visibilité basée à Kastrup près de Copenhague au Danemark. Sa formation l'oriente alors vers des appareils encore plus gros tels que les Junkers Ju 52, Ju 86, Ju 88, Siebel Si 204 et Heinkel He 111 qui sont répertoriés dans la classe « K ». Cette école possède, entre autres, dans son parc plusieurs machines qui ont servi avant la début de la guerre dans la Deutsche Lufthansa, ce qui est le cas du Heinkel He 111L que pilota au moins une fois « Peter » Rix.

Le programme de travail est intensif et comprend aussi une instruction technique sur Siebel Si 204 et Junkers Ju 88, mais la transformation sur ces bimoteurs ne pose pas de problèmes particuliers. À partir de ce moment, Helmut Rix a la responsabilité d'un équipage.

« Nous faisions des vols aux instruments, des navigations guidées par radio de jour et de nuit. Nous avons fait des vols à longue distance qui nous ont emmenés du Danemark au sud de l'Allemagne, du long de la Baltique à Dantzig jusqu'au sud-est de l'Allemagne. »

La vie à Kastrup est beaucoup plus facile pour ces pilotes qu'en Allemagne même, où les cartes de rationnement ont fait leur apparition. Ils arrivent à trouver de la vraie crème ou du salami.

Helmut Rix devait me déclarer lors de son interview :

« Lors de mon bref passage dans la Luftwaffe, j'ai particulièrement aimé piloter deux machines, le Fw 190 et le Ju 88. Le Ju 88 était agréable à piloter, même si il fallait faire attention au décollage. Cet avion avait un fort couple au décollage, il tirait fortement à gauche puisque les deux hélices tournaient dans le sens horaire. Alors pour contrer ce couple, il suffisait de décaler les manettes des gaz droite et gauche en mettant un peu plus de puissance sur le moteur gauche. On augmentait ainsi les gaz progressivement en gardant ce plus de puissance sur le moteur gauche. Sinon, en vol, c'était un régal à piloter, comme un chasseur puissant et rapide. »

Ce sera la chasse sur monomoteur

Les machines de l'école ne sont évidemment pas armées et Helmut Rix doit à plusieurs reprises se poser en urgence après avoir été averti de la présence d'appareils ennemis dans les environs. Mais la pression de la guerre se fait de plus en plus forte et notre élève ne tarde pas à être rattrapé par elle lorsque deux Mosquito mitraillent le terrain de Kastrup alors qu'il est en classe avec ses camarades. Le saut qu'il fait la tête la première par la fenêtre et la course effrénée vers un trou individuel restent marqués dans sa mémoire. Après un an de formation, en juillet 1944 notre élève pilote s'apprête à être nommé au grade de *Fahnenjunker-Unteroffizier* et à quitter le Danemark.

Nanti de ses diplômes de pilote de multi-moteurs, il se rend à Bad Aibling dans le sud de l'Allemagne afin de suivre le cursus de formation de pilote de chasse de nuit. Là, il attend sans faire grand chose pendant plus d'un mois, jusqu'aux environs de la fin août 1944. Tout à coup, les choses s'accélèrent avec l'annonce de la suppression du programme de formation à la chasse de nuit. Il a alors le choix entre une unité de parachutistes ou la formation de pilote de chasse tout-temps sur monomoteur. Voulant absolument continuer à voler, il choisit la seconde alternative et rejoint au début septembre la JG 110 alors stationné à Pretzsch. Là, l'entraînement s'effectue au départ sur Arado 96. Les dates sont peu précises, car Helmut Rix n'a plus son carnet de vol, aussi a-t-il essayé au mieux de rassembler ses souvenirs dans un document dont il m'a donné une copie. Les caractéristiques de vol différentes entre les lourds bimoteurs et les avions de chasse ne l'empêchent pas d'appréhender rapidement et d'apprécier le pilotage de l'Arado 96. Il devait décrire ces différences à plusieurs reprises comme le fait de passer de la conduite d'un bus au pilotage d'une formule 1. Il apprend alors a évoluer en formation serrée de deux (*Rotte*) ou quatre (*Schwarm*) et continue à pratiquer le vol de nuit. Le 2 novembre 1944, les « apprentis pilotes de chasse » sont transférés à Altenburg pour leur transformation sur Fw 190. Tout se passe très vite; après trois vols avec un

instructeur sur Fw 190-A8/U1, la version biplace, Helmut Rix est lâché en solo. Cinq atterrissages et cinq décollages seulement sont prévus par jour.

« Le 4 novembre 1944, nous avons beaucoup volé. J'étais en approche pour mon quinzième atterrissage quand, tout à coup, il pivota de 90° par rapport à l'axe vertical. Au lieu d'avoir le moteur pointant dans l'axe de la piste, c'était l'aile droite qui était alignée. La dérive s'était bloquée. Je ne pouvais pas donner plus de gaz et si je l'avais fait, cela aurait signé mon arrêt de mort. Heureusement, la piste était en herbe et aussitôt que je touchai le sol, la dérive partit dans l'autre direction et finalement répondit normalement. Avec ses roues bloquées, l'appareil glissa sur le sol humide en direction d'un gros trou se trouvant près de la barrière d'enceinte de l'aérodrome. Il était utilisé pour stocker les ordures et était entouré d'un mur de terre. J'avais coupé le moteur et nous nous dirigions tout droit dessus. Il n'y avait rien que je pouvais faire pour modifier la course de ma machine. Les roues ont touché le mur de terre et le nez de l'appareil a basculé dans les "abysses". L'avion se retourna presque complètement jusqu'à ce qu'un des poteaux en béton de la barrière s'encastre dans le cockpit et le fuselage, 20 centimètres derrière ma tête, et nous arrête. Un silence de mort, de l'essence coulait et j'étais suspendu à l'envers, retenu par mes sangles, regardant autour de moi en craignant le pire : le feu ! Après quelques minutes qui me parurent une éternité, les secours étaient à l'œuvre. Ils brisèrent la verrière avec une hache et avec beaucoup de difficulté, je réussis à me glisser dehors. Pas un égratignure, mais une sacrée expérience venait de m'arriver ! »

« Il nous arrivait souvent de voir de nouveaux visages le matin et ne de plus les revoir le soir. »

Notre pilote à Werder/Havel pendant l'été de 1943. Il commence l'entraînement de base sur Bücker Bü 181. À noter, comme indiqué dans le texte, le petit numéro blanc sous le cockpit, probablement le numéro d'identification de l'appareil dans l'école. (H. Rix)

En unité

Après cette expérience singulière, Helmut Rix continue son entraînement de chasseur avec des exercices de tir et des vols en formation à haute altitude.

À la mi-décembre 1944, il est envoyé au I./EJG 2 (*Ergänzungsgeschwader* ou escadre supplémentaire) basée à Neustadt-Glewe dans le nord de l'Allemagne et destinée à préparer les nouveaux pilotes de chasse aux conditions d'utilisation de leurs appareils en combat. Des vols à haute altitude incluant toute l'escadrille sont organisés ainsi que des simulations de combat. Cette formation ne dure qu'environ un mois et le 12 janvier 1945, « Peter » est muté à la 8./JG 301 basé à Welzow.

« Je suis arrivé à mon unité opérationnelle le jour où environ huit pilotes ne sont pas rentrés. D'ailleurs, à cette époque, il nous arrivait souvent de voir de nouveaux visages le matin et ne de plus les revoir le soir. »

Il arrive en fait le 14 janvier 1945, un jour très sombre pour la JG 301; en effet une bataille aérienne oppose cette escadre et la JG 300, soit environ 190 appareils, à plus de 900 bombardiers et 800 chasseurs d'escorte américains. En tout, 68 pilotes des deux escadres, dont 29 de la JG 301, ont été tués, blessés ou portés disparus. En contre-partie une vingtaine de B-17 et une dizaine de P-51 Mustang et de P-47 Thunderbolt ont été abattus par la chasse allemande. Certains Thunderbolt étaient des P-47M dont c'était le premier engagement en opérations.

Le II./JG 301 perd dix pilotes, neuf tués et un blessé. La présence de tout nouveaux Fw 190D-9 dans une *Staffel* du groupe ne sauvera toutefois pas la vie de trois pilotes de la 6./JG 301, les *Feldwebel* Werner Ebert (WNr 210260, 16 rouge), *Feldwebel* Clemens Schmoll (WNr 210913, 13 rouge) et *Unteroffizier* Franklin Höhne (WNr 210977, 15 rouge). Ceux-ci ont été abattus dans le secteur de Kyritz-Pritzwalk. Le *Leutnant* Walter Kropp, blessé, a pu évacuer son Dora-9 (WNr 210907, 7 rouge) en parachute. Les premiers exemplaires de ce modèle de Fw 190 ont été livrés dans les derniers jours du mois de décembre 1944. En effet, le 31 de ce mois, la 6./JG301 a perdu deux appareils, l'un piloté par l'*Oberfeldwebel* Otto Wallner (WNr 210906, 6 rouge ou blanc), abattu près de Schaarnebeck, le second piloté par l'*Unteroffizier* Alfred Heindl (WNr 210914, 14 rouge), descendu au-dessus de Lüneburg. Ce même jour le *Stab* II./JG 301 voit son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Herbert Nölter, se faire toucher à bord du WNr 210916 au-dessus de Winsen. Il réussit néanmoins à sauter en parachute.

Un long convoyage

Helmut Rix est censé terminer sa formation au combat en unité, mais cela n'arriva jamais, par manque de temps et du fait de restrictions d'essence. Le groupe n'est toujours pas entièrement équipé en D-9 et un certain nombre de Fw 190A-8 et A9 reste en dotation, une mixité qui durera jusqu'à la fin de la guerre. Pendant ce temps, notre pilote attend toujours de pouvoir effectuer sa première mission de guerre. Le 13 février 1945, Helmut Rix reçoit l'ordre d'aller rechercher un appareil du groupe immobilisé à Niedermendig. Il prend le train à Welzow avec son parachute sous le bras. Son voyage mémorable l'entraîne à Berlin (à 125 kilomètres au nord-ouest de Welzow), Hanovre, Essen, Cologne et Coblence. Helmut Rix profite aussi du fait d'être près de chez ses parents pour leur rendre visite. C'était l'une des premières fois qu'il retournait dans sa région :

« Tout était détruit. Il y avait des bombardements aussi bien de jour comme de nuit. De mon village on pouvait entendre l'artillerie et les combats à Rourmont à 20 km de là. »

Après quelques jours sur place, il atteint sa destination finale : Nidermendig. La base est sous la constante

surveillance de l'aviation tactique alliée et il passe la plupart de son temps dans un trou individuel en attendant la réparation de l'hélice de l'avion qu'il doit convoyer et qui a été endommagé au roulage. Finalement, deux jours plus tard, le 27 février 1945 à 07h30, Hemut Rix peut enfin s'installer aux commandes du Fw 190A-9 WNr 380346 avant que la noria de P-47 ne reprenne sa surveillance. Sa destination finale a changé et il doit se rendre à Stendal près de Magdeburg où son groupe a été transféré. Ce vol restera aussi marqué dans sa mémoire. Il fallait absolument passer entre les chasseurs alliés :

« Ils patrouillaient à des heures régulières au-dessus de nos aérodromes situés dans l'ouest de l'Allemagne, à l'affût du moindre avion à croix noires en vol. Je devais voler aussi bas que possible pour éviter d'être repèré d'autant plus que mon appareil n'était pas armé et emportait le minimum de carburant nécessaire pour faire le trajet. »

Il quitte donc Niedermendig au petit matin, survole Coblence et rejoint Giessen, où il passe le reste de la journée ainsi que la nuit. Le jour suivant il redécolle pour Eschwege, volant encore une fois à 50 mètres d'altitude. On réapprovisionne son appareil en carburant et dès que le ciel est dégagé de toute présence de chasseurs ennemis, il décolle à nouveau pour Stendal, survolant les collines du Harz. Après 15 jours d'absence, Helmut rejoint enfin son unité le 28 février.

Le 1er mars, l'unité est une nouvelle fois mise en alerte. Le jeune pilote est inscrit au tableau des opérations, mais au dernier moment il doit céder son Dora-9 à un pilote plus expérimenté, ce n'est que partie remise... En effet le lendemain, l'unité est à nouveau mise en alerte, tout comme la JG 300 et les derniers appareils du JGr 10 : une formation de 450 B-17 Flying Fortress escortée par 272 P-51 Mustang se dirige sur la Saxe et la Bohème.

Enfin la première mission

À 10h15 en ce 2 mars 1945, Helmut décolle de Stendal à bord de son Fw 190D-9 WNr 500111 « 4 rouge ». Cet appareil appartient théoriquement à la 6./JG 301, mais le manque de machines et leur disponibilité impliquent souvent qu'une *Staffel* utilise les appareils d'une autre *Staffel* du même groupe.

« Vous savez, peu importe quelle machine nous utilisions, on montait dans celle que l'on nous désignait une fois sur le terrain. Je ne me rappelle plus comment était cette machine, ce dont je me souviens, c'est le 4 rouge et sa forme, ce qui est normal, car je passais devant pour monter dans le cockpit. Je me souviens aussi de la spirale blanche sur le cône de l'hélice et des bandes jaunes et rouges devant la queue. Je crois que la barre de second groupe était noire bordée de blanc mais je ne pourrais l'affirmer. »

Il grimpe en compagnie des autres appareils du groupe jusqu'à 8 000 m. À 10h19, la formation américaine est aperçue aux environs de 9 000 m aux prises avec des Fw 190A-9 et Fw 190D-9 des I. et II./JG 301 à la verticale de Duchcov sur la frontière germano-tchécoslovaque. Le temps est clair et dégagé, mis à part une couche nuageuse de 8/10e à 5 000 m. Helmut Rix suit scrupuleusement les manœuvres de ses camarades. Lorsqu'il aperçoit la formation américaine, son *Schwarm* vole de front, prêt pour une attaque frontale sur les B-17. Tout à coup son leader vire à droite en piquant vers les nuages, notre pilote se trouve alors numéro quatre et perd de vue les avions devant lui lorsqu'ils entrent dans la couche nuageuse.

« Je volais tout droit essayant de suivre les appareils devant moi, ensuite des explosions, mon moteur prend feu, mon avion vacille et, tout à coup, des flammes dans le cockpit, la chaleur. Je fais sauter la verrière, mais les flammes alimentées par cet appel d'air m'enveloppent. J'essaie de me lever, mais je reste collé à mon siège, les sangles sont restées attachées ! Vite, vite ! La suite je ne m'en souviens plus, je me revois arriver au sol, recouvert de neige attaché à mon parachute qui s'est correctement déployé, aux environs de Chaborovice. Je peux dire que j'ai eu de la chance d'avoir eu en dotation une combinaison de cuir, même si celle-ci n'était pas pratique à porter. Je n'ai eu des brûlures qu'aux endroits où elle ne recouvrait pas ma peau : le visage, les avant-bras. »

Un fermier tchèque le recueille et l'emmène à l'hôpital d'Aussig. Il restera hospitalisé sept semaines, mais il est le seul survivant parmi les pilotes de la JG 301 abattus ce jour-là. Au vu des recherches actuelles, il semblerait que les deux pilotes ayant pu abattre Helmut Rix appartenaient au 486th FS du 352nd FG : le *Captain* L. E. Kilgo sur le P-51D PZ-K 44-15390 et le *1st Lieutenant* E. L. Mundell sur le P-51D PZ-M 44-14091. Kilgo se rappelle avoir tiré sur un « *Long-Nose* » à deux reprises. La première rafale vit le Fw 190D-9 recevoir plusieurs impacts et émettre de la fumée. Il a ensuite dégagé à droite en descendant jusqu'à une altitude de 5 000 m. Mundell se souvient d'avoir envoyé une seconde salve de projectiles qui ont atteint une nouvelle fois l'avion en feu.

« ...ensuite des explosions, mon moteur prend feu, mon avion vacille... »

Fin de l'année 1943 toujours à Werder/Havel, la progression continue : Helmut Rix pilote des avions plus lourds, tels que ce Caudron C.445.
La délimitation du camouflage sur les capots moteurs est assez inhabituelle, la peinture supérieure est à la même hauteur que le bord d'attaque . Une petite spirale a été peinte sur les casseroles d'hélices. Encore une fois on retrouve le numéro de série ou le numéro d'identification de l'avion dans l'école sous le cockpit.
(H. Rix)

La seule photographie prise par Helmut Rix au II./JG 301. Il ne se rappelle plus le nom du pilote se tenant devant le Fw 190D-9 en janvier ou février 1945.
On retrouve la spirale sur la casserole d'hélice évoquée par Helmut Rix dans ses souvenirs. L'avion est particulièrement propre et semble avoir été photographié peu après sa livraison à l'unité. On ne note pas de trace de peinture, ni sur les capots moteurs ni sur le réservoir supplémentaire. Il s'agit probablement d'un appareil assemblé dans les usines Focke-Wulf, les seules à avoir produit des Fw 190D-9 avec des croix blanches et noires sur les intrados.
(H. Rix)

Le Dora-9 a perdu quelques pièces et le pilote s'est parachuté aux environ de 2 600 mètres, avant que l'avion ne s'écrase non loin d'une petite ville.

Huit autres Fw 190 ont été abattus lors de cette attaque commencée entre Dresde et Leipzig. La 6./JG 301 semble avoir été la première au contact des bombardiers ennemis et de leur escorte de P-51, notamment ceux du 486th FS. Le *Leutnant* Walter Kropp, *Staffelführer*, est tué à Würtwitz-bei-Leipzig aux commandes du D-9 « 1 rouge », WNr 500431. La *Staffel* perd encore deux appareils dans cette région : le «12 rouge », WNr 500419, piloté par le *Fahnenjunker-Unteroffizier* Walter Gesheit dans la région de Dresde, et le « 11 rouge », WNr 500429, piloté par l'*Unteroffizier* Egbert Müller. Le combat se déplace alors au-dessus de la frontière tchécoslovaque. Le *Fähnrich* Heinrich Lieb de la 2./JG 301 est tué aux commandes de son A-9 WNr 205941 dans les environs de Prague, alors que l'*Unteroffizier* Josef Knapp, appartenant à la 1./JG 301 trouve la mort sur le A-9 WkNr 980169 à Vrbicany-a-Trebiz. Le D-9 « 14 blanc », WNr 500569, de la 5./JG 301 s'écrase, entraînant dans la mort l'*Unteroffizier* Günther Schultz; des fragments de son appareil seront retrouvés dans les années quatre-vingt-dix près de Schlan, en République tchèque. Dans la même région, l'*Unteroffizier* Jürgen Diedrich de la 8./JG 301 perd la vie aux commandes du A-9 « 10 bleu », WNr 206169.

« Je n'étais pourtant pas un "bleu", avec mes 250 heures de vol, mais un combat aérien cela va tellement vite. »

Deux B-17 sont abattus pendant cette attaque : l'un, piloté par le *1st Lieutenant* Robert A. Krahn du 685th BG, s'écrase à Kummer vers 10h45, après que les neuf membres d'équipage l'ont évacué en vol (ils seront tous capturés par la suite), l'autre, appartenant au 398th BG, s'écrase près de Kvic vers 11h00 (le mitrailleur de queue est le seul survivant).

En tout, 53 appareils appartenant aux JG 300, JG 301 et JGr 10 ont été perdus. Le IV./JG 301, créé sur Bf 109G, a perdu 13 appareils à lui seul. Ces unités revendiquent 15 victoires contre les appareils alliés.

La fin

Pendant les sept semaines d'hospitalisation de Helmut Rix, qui est transféré de l'hôpital d'Aussig à celui de Comotou, le II./JG 301 déménage pour Neustadt-Gleve, où il rejoint le III./JG 301, dont certains pilotes volent sur Ta 152H, et le I./JG 301. Tous les groupes opèrent autour de Berlin. Quelques jours après la mi-avril 1945, notre pilote décide de quitter l'hôpital, car les troupes russes se trouvent trop près de la ville à son goût, et de partir à la recherche de son groupe de chasse. Il traverse Aussig et Dresde en flammes pour arriver le 20 avril 1945 à Berlin. Il se retrouve sous les obus russes à la gare de Berlin de Friedrichstraße et parvient à rejoindre l'aérodrome de Staaken dans les faubourgs de la ville. Il rencontre l'officier commandant la base à la tour de contrôle. Celui-ci réussi à retrouver la trace de son groupe et parvient à lui obtenir une place dans un convoi terrestre partant pour le nord-ouest de l'Allemagne. Il arrive le lendemain, 21 avril 1945, et retrouve ses anciens camarades, ceux qui ont survécu aux combats, tout surpris de le revoir. Il avait été déclaré disparu en opération et aucune information sur son état de santé ou son hospitalisation n'avait été transmise à son groupe.

« Mes camarades m'ont pris pour un fantôme quand je suis revenu dans mon escadrille, le visage et les mains bandées. Ils s'étaient partagés mes affaires, pensant que je ne reviendrai pas, c'est pourquoi il ne me reste plus aucun papier officiel tel que mon carnet de vol. Ils avaient même pris mon appareil photo avec lequel j'avais pris plusieurs photos des appareils du II./JG 301. »

Malgré plusieurs visites insistantes auprès du médecin du groupe, il reste interdit de vol.

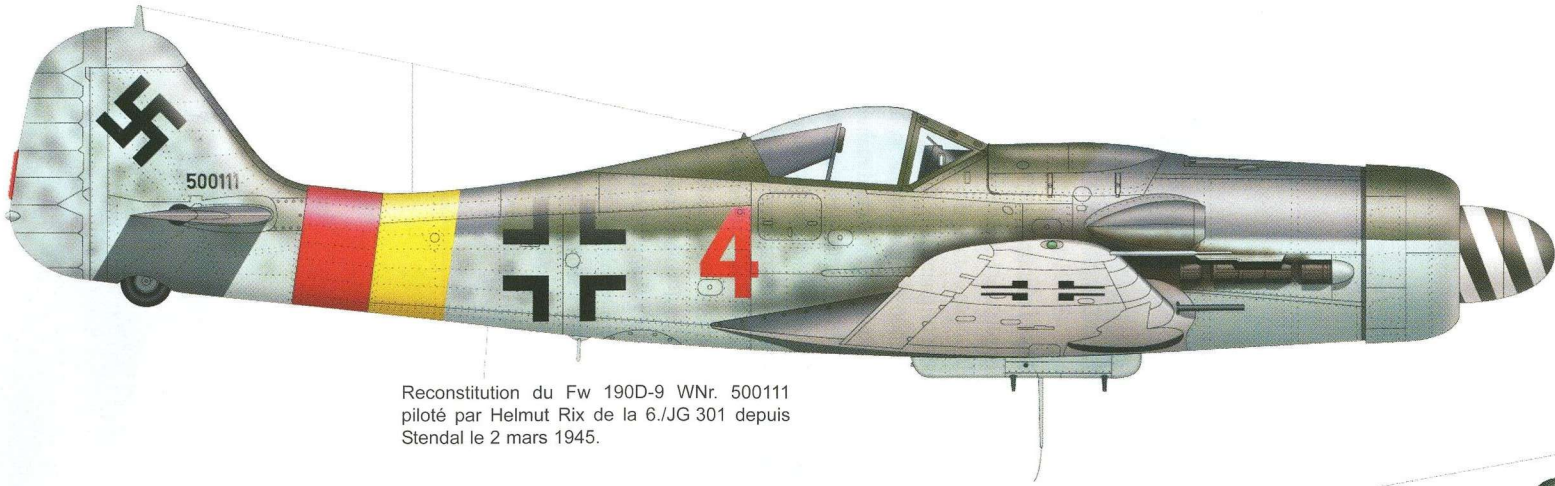
« J'ai vu tous les jours s'envoler les appareils restant sur la région de Berlin, je me rappelle avoir vu des Fw 190A des "long-nez", des Ta152 partir en opérations. Nous avions tous ces types d'appareils en même temps dans notre groupe. Ils étaient tout peints différemment, des avions gris, des verts, des bruns. »

Devant l'avance des Alliés, Anglais à l'ouest et Russes à l'est, la JG 301 doit se replier vers Heide et Leck au tout début du mois de mai 1945. Il n'y aura plus beaucoup de vols au départ de cette base. Certains avions évacuent vers le nord, le Ta 152H-0 WNr 150010 sera capturé à Tirstrup au Danemark, les Ta 152 H-0 « 6 vert », WNr 150004, du *Stab* JG 301 et le Ta 152H-1 « 9 vert », WkNr 150168, du *Stab* JG 301 à Leck. Par contre certains appareils partent pour le sud de l'Allemagne, ainsi on retrouve le Ta 152H-1 WNr 150162, sans marques, le Fw 190A-9 « 22 rouge », WkNr 490044, de la 6. /JG 301 et le Fw 190D-9 « 12 blanc », WNr 500408, de la 5./JG 301 à Langensalza et le Fw 190D-9 « 15 jaune », WNr 500666, de la 3./JG 301 à Straubing. Le 7 mai 1945 Helmut Rix attend les troupes anglaises. Interné sur place, il sera libéré le 18 août 1945 et rentrera chez lui.

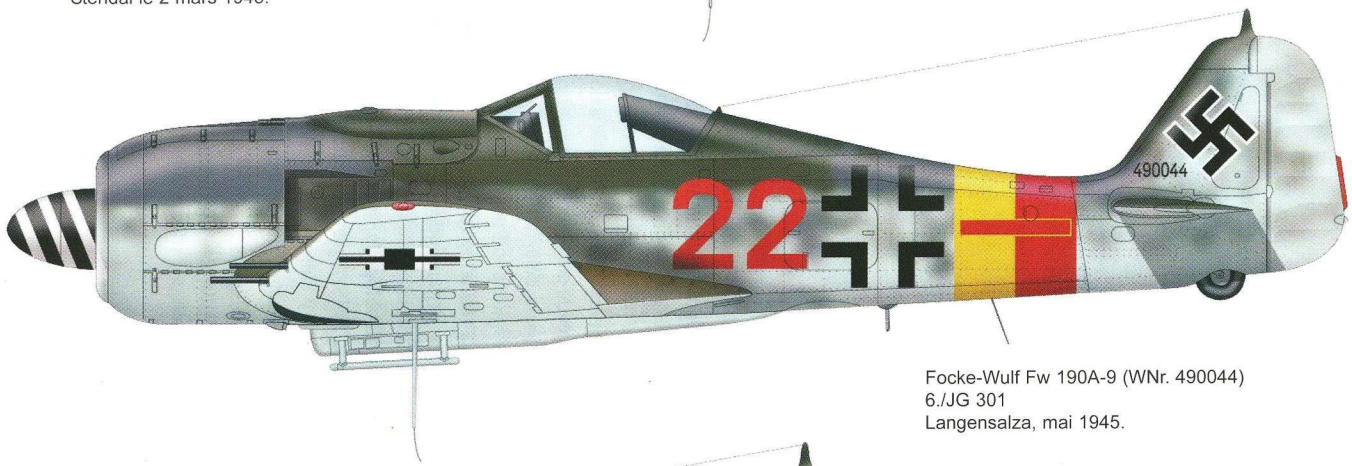
Il me dira en mai 1994 ces phrases que je reprendrai en guise de conclusion :

« Je n'étais pourtant pas un "bleu", avec mes 250 heures de vol. Mais un combat aérien cela va tellement vite, qu'un petit point que l'on pourrait prendre pour une saleté sur le pare-brise pouvait être en fait un chasseur qui vous fonce dessus à 700 km/h. Il fallait vraiment être très bon pour engager un combat aérien. Nous étions obligés de participer à cette guerre et nous avons fait ce que nous avons pu. Nous étions tous un peu inconscients de nous asseoir aux commandes d'un appareil qui ne demandait qu'à décrocher, assis sur un réservoir d'essence, derrière des boites de munitions. »

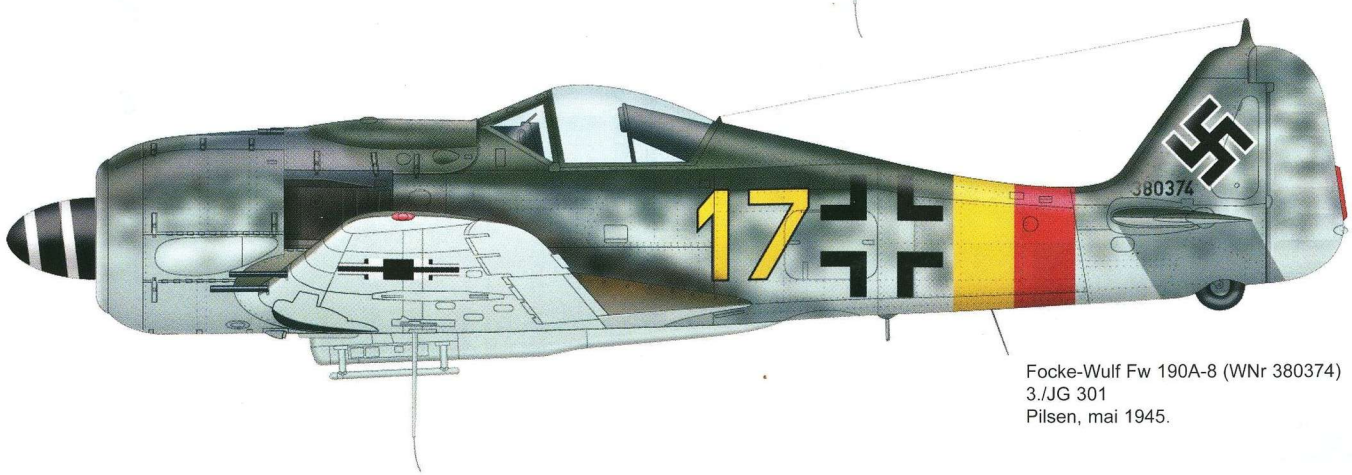
© P-A. Tilley - 2004



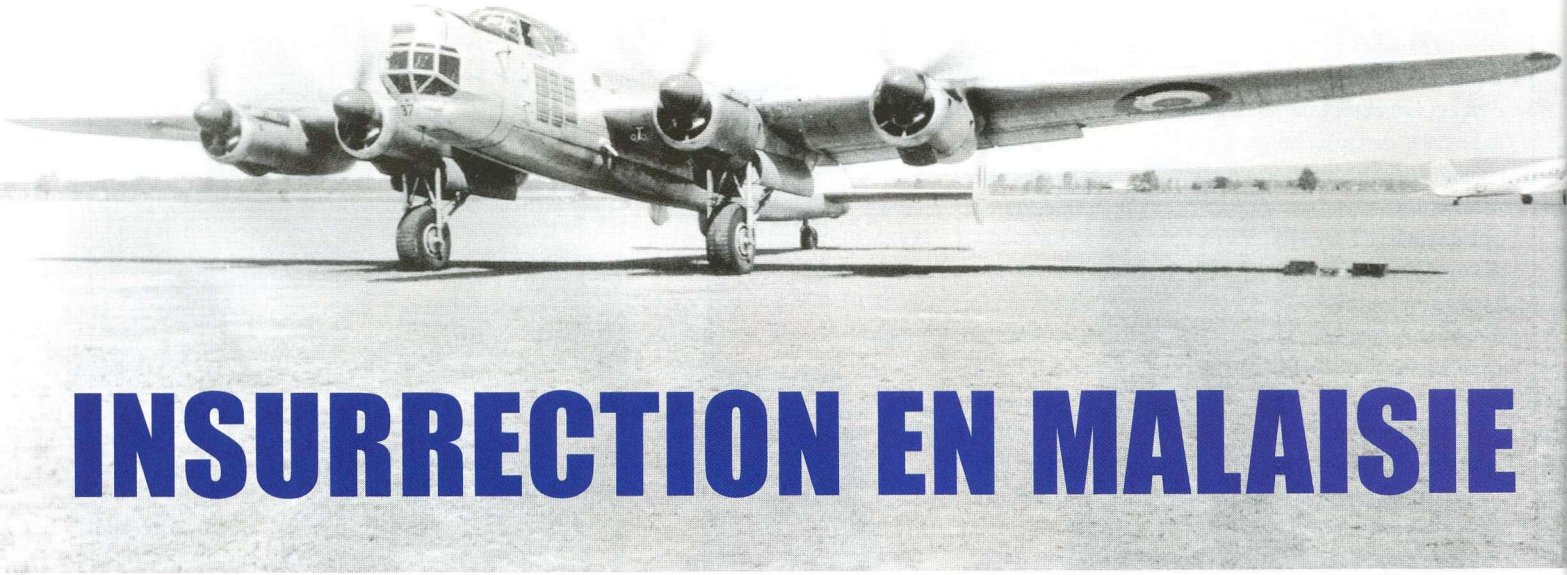
Reconstitution du Fw 190D-9 WNr. 500111 piloté par Helmut Rix de la 6./JG 301 depuis Stendal le 2 mars 1945.



Focke-Wulf Fw 190A-9 (WNr. 490044)
6./JG 301
Langensalza, mai 1945.



Focke-Wulf Fw 190A-8 (WNr 380374)
3./JG 301
Pilsen, mai 1945.



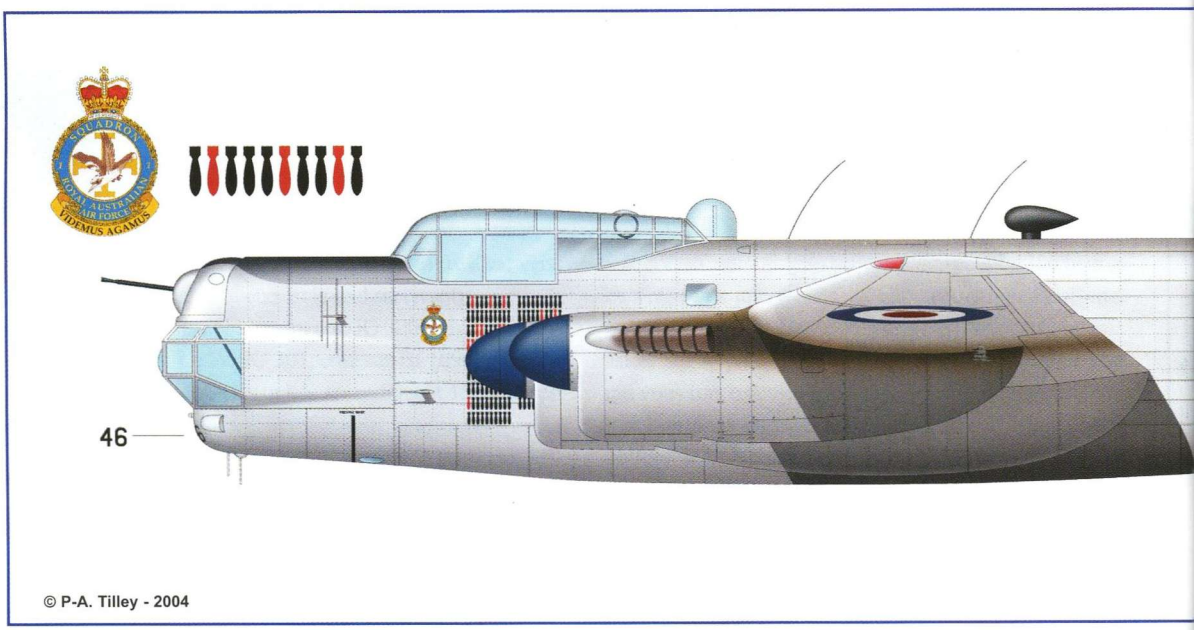
INSURRECTION EN MALAISIE

Philippe Listemann

Le 16 juin 1948, trois planteurs britanniques sont assassinés par un groupe de Chinois à Singei Siput en Malaisie; c'est le début de l'insurrection malaise. En fait, dès 1946 les Anglais ont été confrontés à de graves problèmes et le futur projet de confédération proposé par le gouvernement britannique a déjà fait long feu. La présence des Japonais dans la région a fait naître des sentiments nationalistes comme ceux rencontrés par les Français en Indochine et le retour des Britanniques n'a pas été accepté par tout le monde. Une subversion d'obédience communiste s'est peu à peu développée, atteignant son paroxysme au milieu de l'année 1948. À partir de cette date, Londres décide d'y mettre fin en y employant les moyens nécessaires. Très vite, les communistes, qui ne bénéficient pas d'un large appui large de la population, doivent se réfugier dans la jungle et recourir à la guérilla, méthode qu'ils ont utilisée contre les Japonais quelques années auparavant.

L'arrivée de Mao Tsé-toung en Chine complique les choses encore davantage pour les Britanniques, mais ils sauront y faire face. Au plus fort du conflit, les troupes du Commonwealth alignent plus de 40 000 soldats, appuyés par plus de 60 000 policiers. Mais la lutte sera longue et douloureuse, l'état d'urgence étant maintenu jusqu'en 1960, date à laquelle l'insurrection sera vaincue.

Jusqu'en 1950, les Anglais ont pu faire face tant bien que mal à l'insurrection communiste avec de faibles moyens. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les crédits consacrés à la défense ont été réduits de manière drastique et la présence de la RAF en Malaisie n'a rien de comparable à celle de 1941. Très vite après 1948, et ce malgré des renforts, la RAF se trouve incapable de remplir toutes les tâches qui lui sont assignées et l'arrivée au pouvoir des communistes à Pékin ne présage alors rien de bon. Londres fait appel dès mai 1950 à ses alliés traditionnels de la région. L'Australie



L'Avro Lincoln A73-37 du N° 1 RAAF *Squadron* se prépare pour l'une des 201 missions qu'il accomplira tout au long de son déploiement en Malaisie. (AWM neg 128858)

répond favorablement et à la fin de juin, les Dakota du N° 38 RAAF *Squadron* arrivent sur les lieux, suivi deux semaines plus tard par les Lincoln Mk.30 du N° 1 RAAF *Squadron*. Les deux unités sont regroupées alors en une seule unité, le N° 90 (*Composite*) *Wing*, basé à Tengah (Singapour).

Les Lincoln viennent renforcer les Lincoln de la RAF déjà présents en Malaisie. Le N° 1 RAAF *Squadron*, pendant toute sa présence en Malaisie, qui va quand même durer huit ans, alignera huit bombardiers en permanence. Les tours d'opérations pour les équipages australiens sont au départ de 9 à 12 mois, mais vers la fin, nombreux seront les équipages présents en Malaisie depuis plus deux ans. Les Lincoln australiens entrent vite en action et leur première mission intervient dès le 26 juillet 1950. Quand huit ans plus tard, le N°1 *Squadron* quittera Tengah, pas moins de 4 000 sorties auront été réalisées et plus de 15 millions tonnes de bombes larguées. À partir d'avril 1955, les Lincoln Mk.30 seront les seuls bombardiers lourds présents dans le secteur, suite au retrait des Lincoln du N° 148 *Squadron*.

Les Lincoln opérent en général à une altitude comprise entre 6 000 et 8 000 pieds et parfois plus bas si le plafond l'exige. Le *Flight Sergeant* Barry Neyle donne une bonne description d'un raid type [1] :

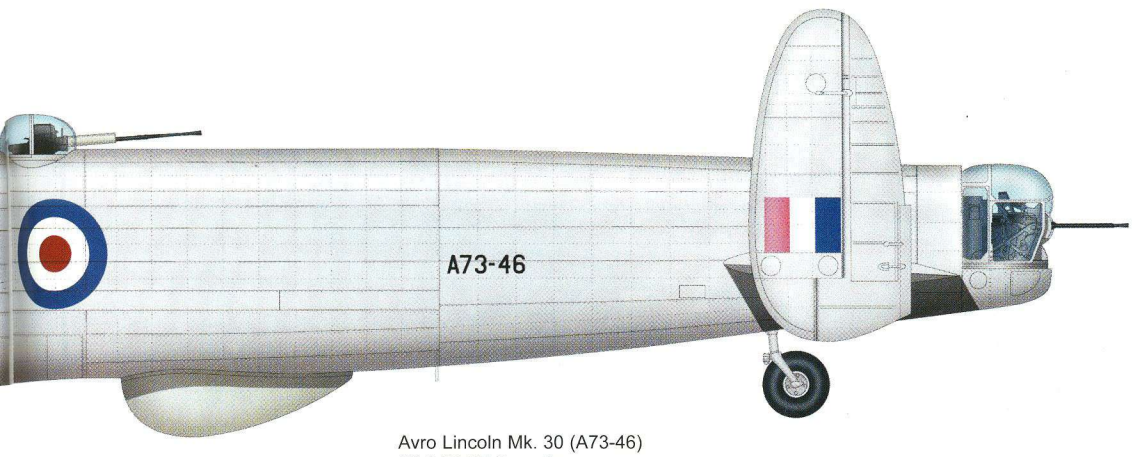
« Les objectifs étaient rarement bien définis. C'était le plus souvent de vastes zones de jungle où les insurgés communistes étaient supposés se cacher. Les informations qui avaient permis de monter la mission venaient de différentes sources, dont le sérieux pouvait être remis en question. Mais quoi qu'il en soit, il est vrai que la technique employée en Malaisie a porté ses fruits, c'est-à-dire en les obligeant à rester en mouvement continuellement, les empêchant ainsi de se fixer sur des campements à partir desquels ils auraient pu monter des attaques. Les troupes au sol étaient généralement présentes dans la zone pour arrêter tout insurgé qui voudrait trouver refuge hors du périmètre bombardé. Parfois nos troupes entraient dans le périmètre pour aller vérifier les résultats.

« La technique de bombardement utilisée consistait à relier deux points qui nous permettaient de rejoindre la zone de largage. C'est le bombardier qui vérifiait la bonne trajectoire et demandait éventuellement des corrections. Après le passage du deuxième point, on maintenait le cap et on larguait les bombes après un minutage précis. […] De nuit, des projecteurs servaient les points de repères indispensables. Le système de calcul de vent *Wind Finding Attachment* (WFA) de l'appareil était très efficace pour trouver la force et la direction du vent sur la zone et le bombardier et le navigateur calculaient chacun de leur côté le cap à prendre et le temps nécessaire pour arriver au-dessus de l'objectif à partir du deuxième point de repère. Le temps de chute des bombes était soustrait de ce temps pour déterminer à quel moment les bombes devaient être larguées. Mais le bombardier et le navigateur devaient être en parfait accord sur la phase initiale de calcul.

« Le succès de chaque mission dépendait des capacités du bombardier à lire les cartes et à choisir un bon point de repère qui pouvait être une courbe sur une rivière qui en possédait des milliers ou un croisement dans une ville qui en possédait une multitude. Mais c'était le boulot confié au N° 1 *Squadron*. Au dessus du deuxième point de repère, le bombardier donnait l'ordre : "*Chrono... maintenant*". Le navigateur mettait en route la trotteuse de sa montre et cinq secondes avant le point de largage, il commençait le compte à rebours à voix haute avant de lancer le mot "*largage*". Parfois deux passages étaient faits et à chaque fois, on photographiait pour juger des résultats. Le mitrailleur de queue était chargé de compter les impacts pour être sûr que toutes les bombes avaient explosé car les insurgés avaient pris l'habitude de récupérer les bombes intactes pour les dépouiller de leur explosif en vue d'une utilisation future. Après notre passage, la zone était fortement mitraillée. »

Sa présence n'étant plus jugée nécessaire, le N° 1 *Squadron* retourne en Australie en juillet 1958. Au cours de son déploiement, seuls trois avions ont été perdus (A73-36, 39 et 40), tous par accident, sans perte en vies humaines cependant.

[1] Lincoln, Canberra & F-11 in Australian service, S. Wilson, Aerospace Pub, Sydney, 1989.



Avro Lincoln Mk. 30 (A73-46)
N° 1 RAAF *Squadron*
Tengah (Singapour), vers 1950.

Le GC III/9

Ci-dessus : alignement des Bloch 152 de la 1ère escadrille à Salon-de-Provence, en 1941. (Collection Rossi)

Ci-dessous : le Bloch 152 n° 328 de la 1ère escadrille de passage à Loyettes en juin 1940; on distingue un Potez 631 de l'ECN 5/13 au second plan. Il est intéressant de noter que le matricule militaire du Bloch est peint en blanc. (Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous, à droite : l'aspirant Georges Lamouroux (à gauche) et le commandant Viguier inspectent l'épave du Ju 88 abattu le 20 avril 1940 près de Charolles. (Photo M. Dancette)

À l'origine, on trouve l'ERC 1/562 basée à Lyon sous les ordres du capitaine Viguier. La vocation de cette escadrille régionale de chasse est d'entraîner les réservistes pendant leurs périodes. L'ERC 1/562 est mobilisée à Lyon-Bron avec ses 12 Dewoitine D.501. Rebaptisée GARC I/562 le 1er octobre après création d'une seconde escadrille, qui sera ultérieurement détachée pour constituer l'ECN 5/13, elle devient le GC III/9 le 11 janvier 1940.

Le groupe est transformé sur Bloch 151 en novembre 1939. Il dépend de la ZOAA et est en charge de la défense de l'agglomération lyonnaise.

En dehors de l'entraînement et de quelques rares alertes, la vie du groupe s'écoule plutôt tranquillement. Toutefois, le 20 avril, les événements se précipitent. Les deux patrouilles d'alerte décollent vers 11h00 pour intercepter des bombardiers ennemis dans le secteur de Châlon-sur-Saône. Premier sur les lieux, l'aspirant Georges Lamouroux abat l'un d'entre eux qui se pose en feu sur le territoire de la commune d'Ozzoles. Lamouroux réussit ainsi une double première : première victoire aérienne d'un Bloch 151/152 et premier Junkers Ju 88A abattu par la chasse française. L'équipage de la 4./Aufkl.Gr. 121 est fait prisonnier.

Le 10 mai est marqué par l'offensive allemande sur l'Europe occidentale. Le GC III/9, réduit à 9 Bloch 151 disponibles, doit confier des patrouilles à ses vieux D.501. Dans ces conditions, il lui est difficile de s'opposer avec efficacité aux raids allemands qui visent Lyon et le terrain de Bron. Dans la soirée, le groupe s'installe à Satolas.

Le 16 mai, le GC III/9 est rattaché au nouveau Groupement n° 24 du colonel Galliot de Turenne.

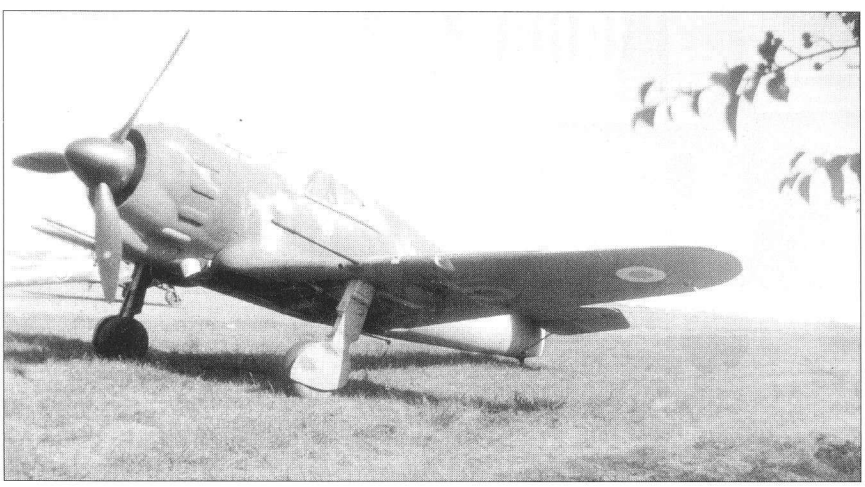
Le 1er juin se déroule un raid important sur Lyon et sa région. Vers midi, tous les Bloch disponibles décollent sur alerte. L'adjudant-chef Pierre Baritel descend un Ju 88 non loin de Culoz vers 13h45, tandis que le capitaine Billon est blessé et son avion incendié en attaquant un He 111 au-dessus de Seyssel (il obtiendra un victoire probable).

Le 2 juin, la Luftwaffe renouvelle ses attaques. Le sous-lieutenant Picot revendique une victoire probable en compagnie de deux pilotes de l'ECN 5/13.

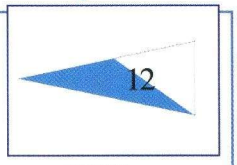
C'est à peu près tout ce que le GC III/9 aura à se mettre sous la dent pendant la campagne de France.

Le 17 juin, il évacue la région lyonnaise pour se réfugier à Orange, puis à Vinon le lendemain, avant d'échouer au Luc le 19 juin, où l'armistice le surprend.

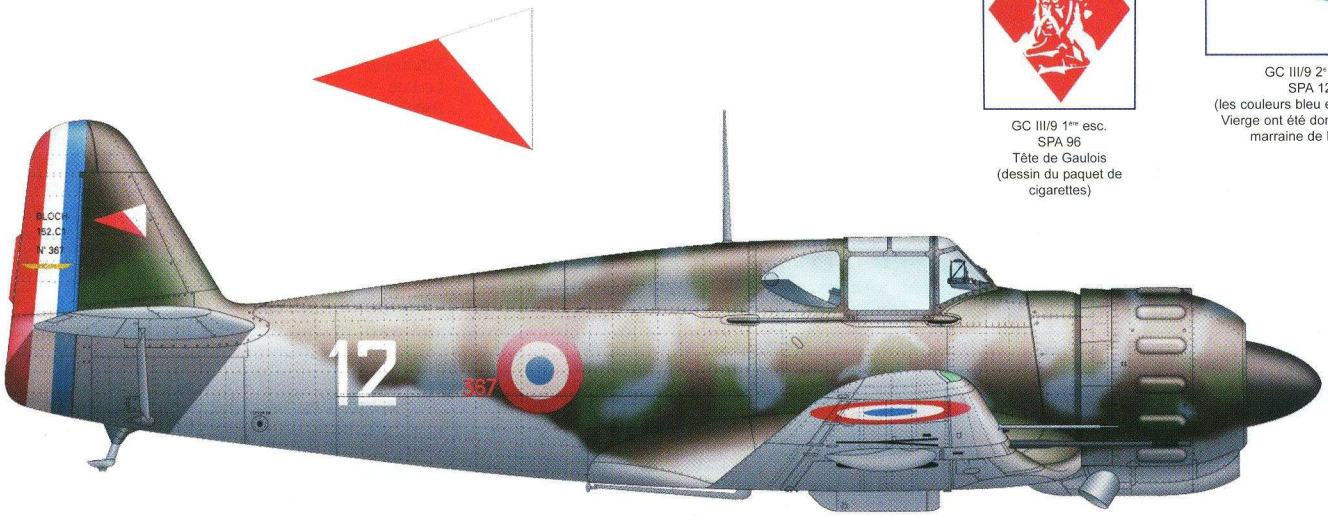
Le 4 juillet, le lendemain de l'affaire de Mers el-Kébir, il est rattaché au nouveau Sous-groupement de chasse n° 44. Toutefois, dès le 6 juillet, les réservistes sont démobilisés. Si l'on y ajoute le départ des Polonais la veille de l'armistice, le GC III/9 est désormais réduit à sa plus simple expression. Sa 2e escadrille [on doit, en effet, parler de 1ère et 2e escadrilles et



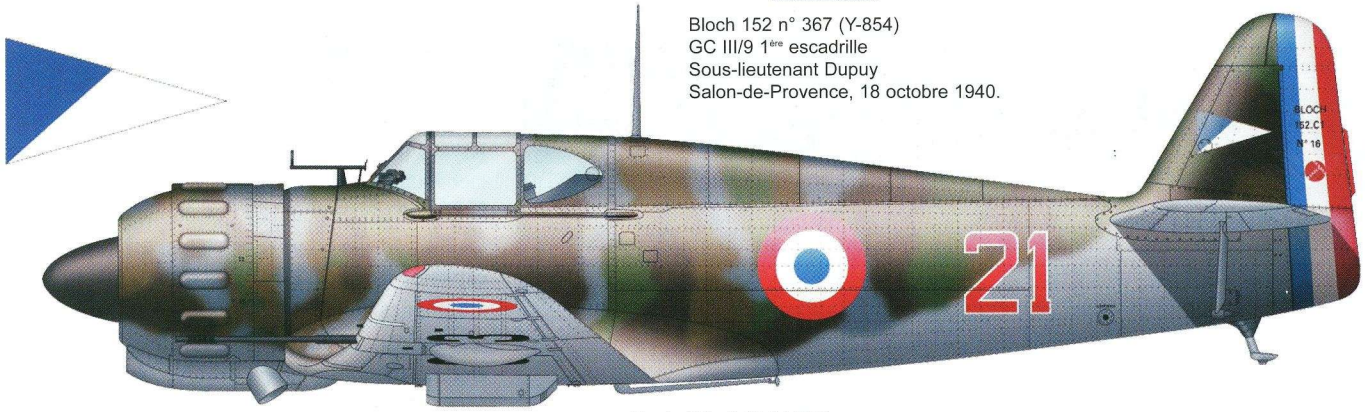
GC III/9 1ère esc.
SPA 96
Tête de Gaulois
(dessin du paquet de cigarettes)



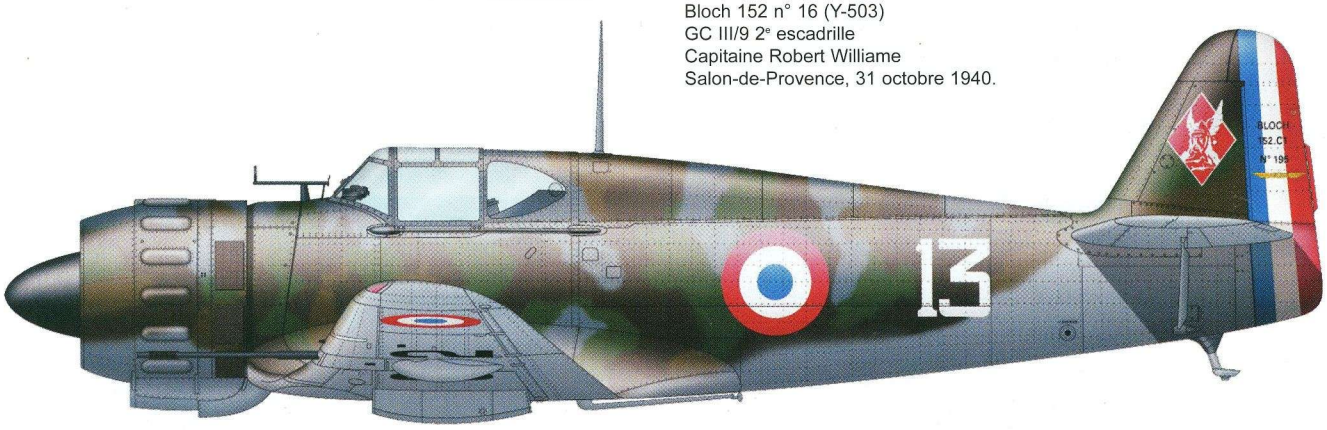
GC III/9 2e esc.
SPA 12
(les couleurs bleu et blanc de la Vierge ont été données par la marraine de la N12)



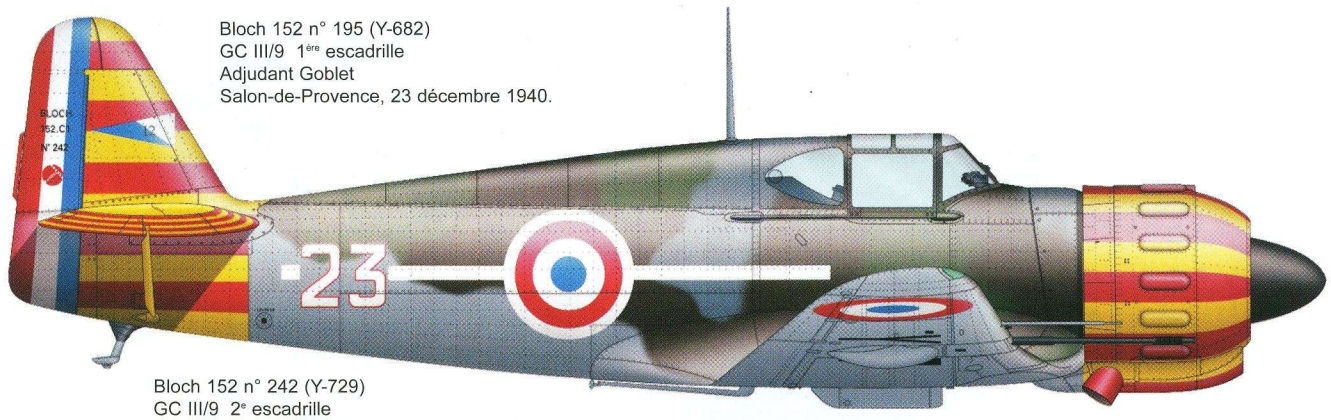
Bloch 152 n° 367 (Y-854)
GC III/9 1ère escadrille
Sous-lieutenant Dupuy
Salon-de-Provence, 18 octobre 1940.



Bloch 152 n° 16 (Y-503)
GC III/9 2e escadrille
Capitaine Robert Williame
Salon-de-Provence, 31 octobre 1940.



Bloch 152 n° 195 (Y-682)
GC III/9 1ère escadrille
Adjudant Goblet
Salon-de-Provence, 23 décembre 1940.



Bloch 152 n° 242 (Y-729)
GC III/9 2e escadrille
Sous-lieutenant Martin
Hyères, 1942.

© P-A. Tilley - 2004

GC III/9

MATÉRIEL

Dewoitine 501		- 05.40
Bloch 151/152	11.39	- 06.42
Dewoitine 520	06.42	- 12.42

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Viguier		- 06.07.40
Cdt Tricaud	12.08.40	- 03.41
Cdt Sarrault	03.41	- 08.41
Cdt Vallois	08.41	- 01.12.42

Commandant 1ère escadrille

Cne Billon		- 12.08.40
Cne Hirschauer	13.08.40	- 01.12.42

Commandant 2e escadrille

Cne Chevallier		- 06.07.40
Cne Baché	13.08.40	- 01.09.40
Cne Williame	02.09.40	- 31.10.40
S/Lt Budan de Russé	01.10.40	- 11.03.41
Cne Loyen	12.03.41	- 04.11.41
Lt Budan de Russé	05.11.41	- 21.03.42
Cne Loyen	22.03.42	- 01.12.42

VICTOIRES

Drôle de guerre : 1
Campagne de France : 1

PERTES À L'ENNEMI

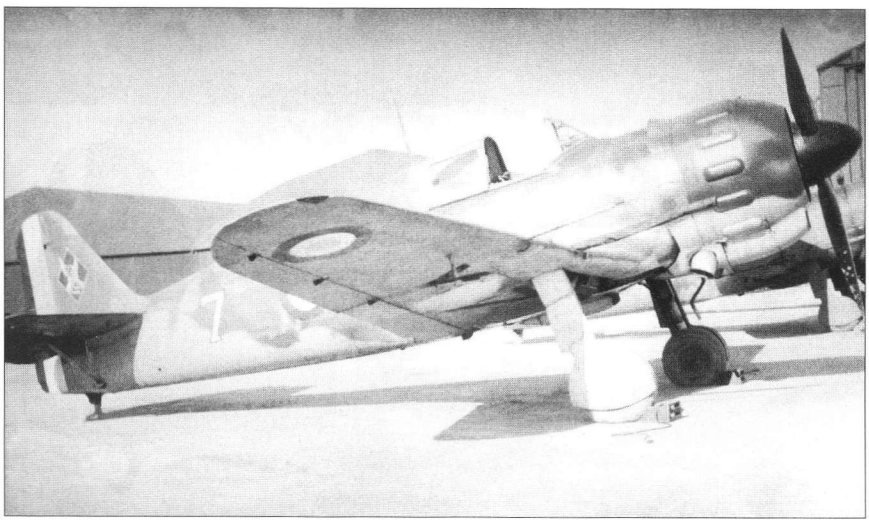
Tués ou disparus aucun

TERRAINS

Lyon-Bron	02.09.39
Satolas	10.05.40
Orange-Caritat	17.06.40
Vinon-sur-Verdon	18.06.40
Le Luc	19.06.40
Salon-de-Provence	07.10.40
Hyères-Le Palyvestre	01.08.41
Bergerac	25.11.42

VICTOIRES

20.04.40	Asp Lamouroux	Ju 88	Ozzoles (71)
01.06.40	A/C Baritel	Ju 88	Ruffieux (73)



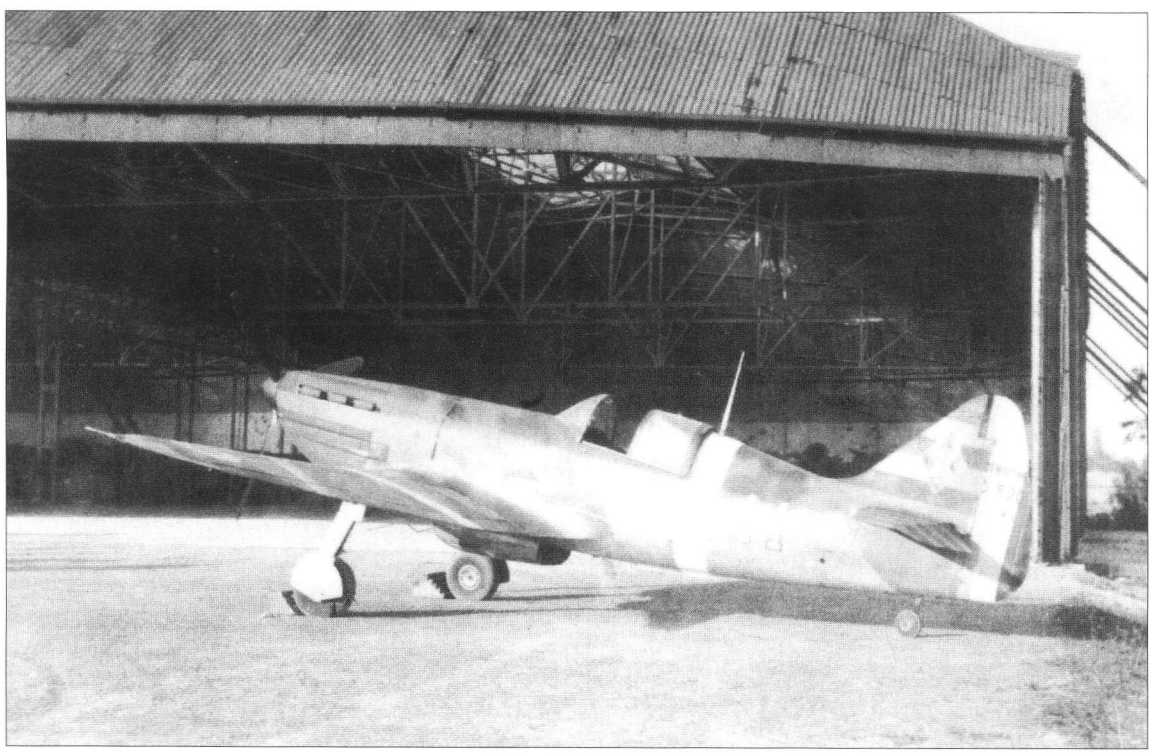
Ci-dessus :
un Bloch 152 non identifié de la 1ère escadrille à Salon-de-Provence.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
laissé en arrière à Hyères lors du mouvement du groupe sur Bergerac, le D.520 n° 540 sera convoyé le 27 par le lieutenant Budan de Russé. Il se posera au milieu de la soldatesque allemande qui a envahi et capturé la base.
(DR)

non de 5e et 6e escadrilles, car, tout comme le GC III/1, le GC III/9 n'a jamais appartenu à une escadre de temps de paix] est dissoute quelques jours plus tard. Début août, les restes du GC I/6 et du GC III/1 – deux groupes qui ont particulièrement souffert pendant la campagne – sont amalgamés au GC III/9, ce qui permet de recréer la 2e escadrille en date du 13 août. Le GC III/9, dont seul l'insigne de la 1ère escadrille avait été homologué (mais jamais porté), reprend les traditions du GC I/6. En attendant l'accord officiel, il utilise deux insignes provisoires calqués sur celui de la SPA 12 (rouge pour la 1ère escadrille, bleu pour la 2e).

La 2e escadrille est prise en charge début septembre par le capitaine Robert Williame, le grand as de l'escadrille des « cigognes » du GC I/2. Malheureusement, celui-ci trouve la mort lors d'un exercice de combat avec le commandant Tricaud le 31 octobre. Le 12 juillet 1941, un autre pilote, le sergent-chef Vagnot, se tue dans les mêmes circonstances.

Le groupe se trouve à Hyères lorsque les Allemands envahissent la zone libre le 11 novembre 1942. Il est transféré à Bergerac le 25 où il sera dissous, comme toute l'aviation de l'armistice, le 1er décembre.



CHERCHEZ L'ERREUR !

J-C. Mermet

Lors des recherches effectuées sur les *Stammkennzeichen*, alors que chacun d'entre eux est unique car affecté « à vie » à un avion déterminé, plusieurs photographies, prises quasi au même endroit, nous parvenaient. Faites à Schleissheim et dans les environs immédiats, juste après la fin des hostilités en Europe, ces photos nous montrent des Messeschmitt Bf 109F et G portant tous le même code : TS+MB. Plus tard, par l'intermédiaire d'un membre d'un club de recherches américain [1], la photo, faite à Straubing, d'un Messerschmitt Me 262A, codé TS+MB, était divulguée... Schleissheim est situé au nord-ouest de Munich et Straubing, toujours en Bavière, est presque à la frontière actuelle de la République Tchèque. Pour ajouter au mystère, la photo d'un Focke Wulf Fw 190A, mais cette fois avec le code TS+MA, photographié à Bayreuth-Bindlach était éditée...

Théoriquement, cela ne pouvait être, ne pouvait avoir existé... et pourtant le fait était là, nous laissant assez dubitatif.

Cependant, une chose évidente nous avait sauté aux yeux : la diversité des avions allant de modèles assez anciens à de très récents nous indiquait qu'il ne pouvait s'agir de *Stammkennzeichen* mais plutôt de *Verbandkennzeichen* (code d'unités). Pourquoi le même code sur tous les avions, à une exception près ?

L'étude des photos fait alors ressortir la diversité des marques de nationalité quant à la taille et au style, montrant à l'évidence que ces marques ont été repeintes, et cela, à des époques différentes. En outre, aucun des avions ne semble en état de vol depuis un temps situé avant la fin de la guerre, et ils n'ont pas été sabotés.

L'examen minutieux des photos révèle que les avions portent, sous la base latérale de la verrière, les indications, peintes à la main, de leurs version et sous-version exactes ainsi que leur *Werknummer*.

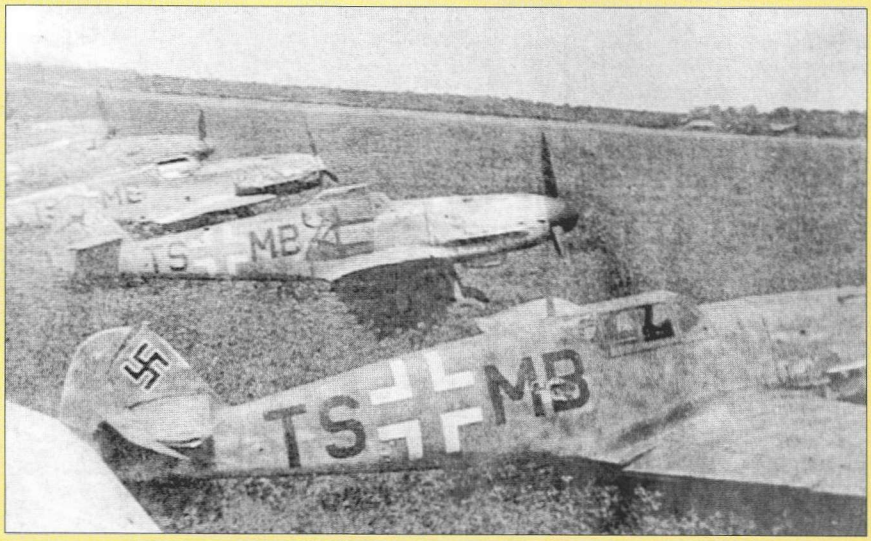
Grâce à de nombreux recoupements de documents, il apparaît que ces codes (TS+MB et TS+MA) correspondent très certainement à des écoles de formation de mécaniciens « moteur », car la Luftwaffe ne recrutait pas que des pilotes !

En février 1945, par exemple, le *Höherer Kommandeur der fliegertechnischen Schulen* commande la *Fliegertechnische Schule* (FTS) 1 de Deutsch Brod, la FTS 2 de Faßberg, la FTS 3 de Munich-Oberwiesenfeld, la FTS 6 de Bayreuth, la FTS W8 de Merseburg et la FTS W9 de Dresde-Nickern. De ce fait, « TS » peut signifier « *Technische Schule* », « M » peut indiquer « *Motor* », dans un sens strict, car *Triebwerk* a le sens plus large de groupe motopropulseur.

Ces codes ne sont portés que par des avions « métropolitains »; est-ce à dire que l'introduction de ces marques a été si tardive que les écoles « extérieures » avaient déjà déménagé pour cause de recul du front ou changement d'affectation ? C'est possible et comme exemple nous prendrons Deutsch-Brod qui devint une base opérationnelle de la *Luftflotte* 6 dans la première quinzaine d'avril 1945.

Dans l'immédiat, nous pouvons supposer que le code TS+MA correspond à Bayreuth-Bindlach et TS+MB à Schleissheim. D'aucuns ont émis l'idée que ces codes auraient pu être des *Überführunskennzeichen* à cause de la situation éloignée du Me 262 par rapport aux autres machines. L'on peut objecter à cette supposition qu'un avion, surtout s'il n'est pas en état de vol, peut voyager autrement que par la voie des airs... Cela est courant, encore de nos jours.

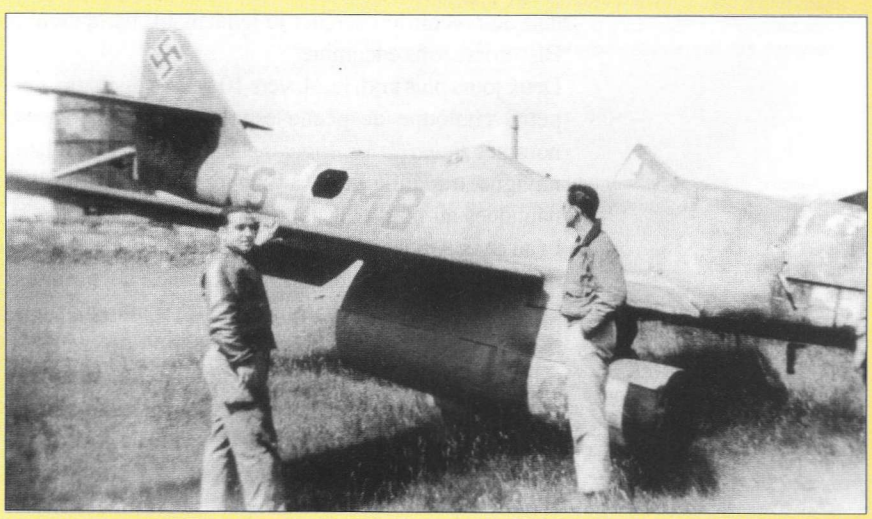
Pourquoi peindre un code sur des avions qui ne volent plus ? Tout simplement pour éviter toute confusion quant à l'emploi de ces machines et, aussi, tout simplement, pour entraîner les mécaniciens à la peinture des codes, cette tâche leur étant, en général, dévolue et ce, dans toutes les forces aériennes quelles qu'elles soient !



En haut : alignement de Bf 109F et G à Schleissheim à l'été 1945. Tous portent le même code TS+MB.

Ci-dessus : un Bf 110 capturé au nord de Münich en mai 1945. On note le code répété sous les ailes : TS+MB.

Ci-dessous : un Me 262A à Straubing en mai 1945.
(Photos : collection J.V. Crow)



[1] Luftwaffe Verband, président Barry Rosch, 115E. Dynasty Drive, Cary, NC 27513, USA. Les personnes intéressées par l'histoire détaillée de la Luftwaffe, peuvent participer à des « discussions » grâce à l'organe de liaison qui se présente sous la forme d'un magazine trimestriel : rosch36@aol.com

UNE BELLE PRISE

Juan Arráez

À SIX HEURES DU matin le 22 septembre 1943, le BV 138C-1 4X+AH de la 3./Kü.Fl.Gr 406 décolle de la base de Biscarosse pour une mission de reconnaissance maritime qui doit couvrir une zone se trouvant à l'ouest de l'Irlande à la recherche de convois alliés.

N'ayant rien trouvé, l'hydravion prend le chemin du retour. L'équipage se rend alors compte que la consommation de carburant a été plus importante que prévu et calcule qu'ils tomberont à court d'essence avant d'arriver à Biscarosse à peu près à une vingtaine de milles d'Arcachon. Il savent de plus que cet amerrissage se fera dans une mer agitée et dans l'obscurité. Une chaloupe de sauvetage se dirige vers l'endroit où doit amerrir l'hydravion. Elle le rejoint bientôt et les cinq hommes d'équipage montent dans la petite embarcation. À cause de la forte houle et de l'obscurité, l'hydravion ne peut pas être remorqué immédiatement. L'équipage l'abandonne, ancre à la mer, en se promettant de revenir le chercher le lendemain. Ils rentrent à Biscarosse sans encombre.

Deux jours plus tard, le 24, vers 10 heures du matin, une petite chaloupe de pêche espagnole de 13 mètres, nommée *Reina de los Angeles* et immatriculée à Bilbao, navigue tranquillement à une quinzaine de milles nautiques au nord de Cabo Machichaco. Le temps est beau avec un vent faible et la chaloupe vogue tranquillement cap au nord vers des bancs de sardines. Cependant, quelque chose commence à attirer l'attention du patron, une sorte d'embarcation qu'il lui est impossible d'identifier sur le coup; elle monte et descend au rythme des vagues. Les trois pêcheurs espagnols se dirigent alors vers elle. Très vite, ils peuvent se rendre compte qu'il s'agit d'un hydravion qu'ils trouvent un peu bizarre, tenu par son ancre. En se rapprochant, ils peuvent remarquer de grandes croix noires sur les ailes et le fuselage, qu'ils identifient alors comme allemandes. Les marins se mettent à crier en espérant attirer l'attention de l'équipage, mais aucune réponse ne vient. Ils se disent que l'hydravion a été probablement abandonné et décident de l'aborder en pensant que sa récupération pourra très bien se négocier par la suite. Après en avoir fait le tour une ou deux fois, ils essaient d'accoster pour monter à bord, mais doivent renoncer à cause de la houle. Ils remontent l'ancre et attachent l'extrémité à la chaloupe pour le remorquer. Après une navigation de plus de huit heures, compliquée parce que l'hydravion dérive au gré du vent, les marins-pêcheurs arrivent dans la soirée dans le port de Leueito devant une foule curieuse de voir le curieux poisson qu'ils rapportent dans leurs filets.

L'hydravion en question est, bien sûr, le X4+AH [1], qui, pour une raison qui nous échappe, n'a pas été récupéré par ses propriétaires. Sans doute ceux-ci l'ont-ils cherché en vain, l'hydravion ayant semble-t-il dérivé de quelque 70 miles entre le moment de son abandon par son équipage et celui de sa récupération par les pêcheurs espagnols.

Les autorités de l'Ejecito del Aire, bientôt alertées, décident de le mettre à la disposition de la Maestranza Aera de Logroño. Du personnel est dépêché sur les lieux pour prendre en compte l'appareil et pour s'assurer qu'il soit remorqué par une chaloupe de la marine de guerre espagnole sur la rivière de Bilbao. Quelque temps plus tard, le BV 138 est arrimé à une bouée dans le bassin de Portu à Baracaldo. Une équipe de spécialistes aéronautiques passe par la suite pour étudier l'appareil et constate qu'il est en parfait état de marche, avec les réservoirs vides. La seule chose qui manque est le tube de pitot, probablement cassé par les marins espa-

Le BV 138C-1 X4+AH se balance mollement dans le port de Baracaldo. Il y rouillera tranquillement pendant près de trois ans avant de finir à la ferraille. (Collection de l'auteur)

gnols quand ils ont tenté de monter à bord sans succès. Le BV 138 reste ainsi pendant trois ans à Baracaldo, gardé par des soldats, sa silhouette tranchant sur le fond de brume industrielle. Dans ces conditions, le BV 138 finit par s'abîmer dans les eaux sales de la Nervion.

Le 1er juillet 1946, le gouvernement espagnol offre l'avion à la commission alliée de contrôle par l'intermédiaire des consuls de Grande-Bretagne et des États-Unis à Bilbao. Peu de temps après, il est envoyé à la ferraille et immédiatement dépecé. Ce BV 138 a ceci de particulier qu'il est le seul avion de la Luftwaffe qui, se retrouvant en Espagne pendant la guerre, n'a pas été réquisitionné par l'armée de l'Air espagnole. Il est probable que les Espagnols se soient rendus compte qu'il leur serait très difficile d'obtenir des pièces détachées pour un avion déjà sur le déclin en Allemagne – sans compter l'huile qui était d'une densité et d'une viscosité inconnues en Espagne. En tout état de cause, son incorporation dans les effectifs de l'EdA aurait causé plus de problèmes qu'elle n'aurait amélioré l'efficacité de l'aviation militaire.

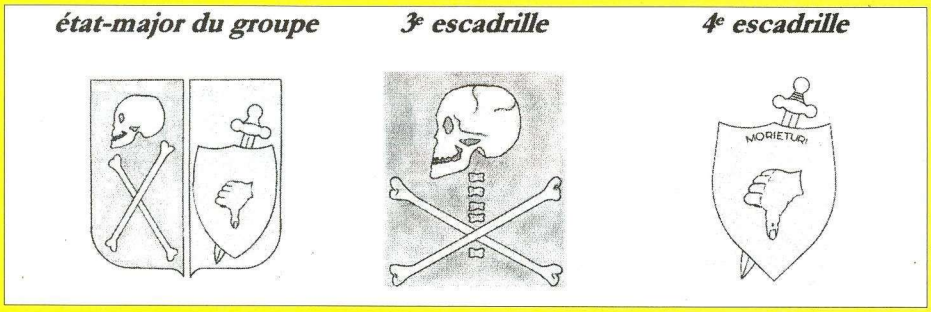
[1] WNr 138031-1037. Certaines sources auparavant publiées ont déclaré cet avion coulé au cours d'une forte mer, ce qui n'est manifestement pas le cas.

REÇU 5 SUR 5

Morieturi te salutant !

Grâce au méticuleux travail de recherche de la division Symbolique et traditions du Service historique de l'armée de l'Air, le mystère de l'insigne du GC II/9 est enfin éclairci. Nous remercions cette division, et en particulier l'adjudant-chef Bernard Palmieri, pour la réponse que voici :

Il apparaît que le commandant du GC II/9 demande, à l'automne de 1940, l'approbation de deux insignes pour les escadrilles de son groupe, ainsi que d'un insigne pour le groupe :



Le commandant de groupe, par le choix de ce crâne et de ces tibias croisés, veut honorer le souvenir du lieutenant Nungesser, dont il reprend une partie des éléments macabres de son insigne personnel.

Par lettre du 9 novembre 1940, le général Pastier, commandant la 2e région aérienne, transmet au 3e Bureau de l'EMAA un nouveau projet d'insigne pour la 3e escadrille, reprenant les traditions de la SPA 85 [*la folie*]. En effet, l'EMAA lui a précédemment fait savoir que : « *les insignes des unités nouvelles* [doivent] *être choisis parmi ceux des escadrilles de chasse dissoutes* ».

Enfin, par un courrier en date du 28 novembre 1940, le 1er Bureau de l'EMAA approuve la SPA 85 (issue de la Grande Guerre), mais aussi le MORIETUR, dérogeant ainsi à la règle qu'il rappelait auparavant. L'EMAA justifie cette exception par le « *seul souci de ne pas retirer à cette unité un insigne qu'elle* [l'escadrille] *avait déjà adopté au cours des derniers mois d'hostilité.* »

Il apparaît donc que l'insigne figurant un crâne et des tibias se voulait un rappel de l'as Nungesser, insigne qui, bien qu'il ne fut pas autorisé par l'état-major, a été fabriqué en version métallique, mais aussi peint sur la dérive d'au moins un Bloch 152 du GC II/9.

Un lecteur chevronné

J'ai trouvé très intéressant l'article sur l'escadrille de Venise. Comme le fait remarquer très justement l'auteur, ce ne fut pas une guerre « atroce » à la différence du front français.

Petite observation concernant la légende de la photo de la page 46, en haut. Ce ne sont pas, à proprement parler, des chevrons « d'ancienneté » que le sous-lieutenant Darbos porte sur la manche gauche de sa tunique d'uniforme, mais des chevrons de présence dans la zone des armées. C'était une pratique qui remontait aux armées de l'ancien Régime, sous la forme de chevrons d'ancienneté. Ces chevrons, appelés aussi « brisques », d'où le mot « briscard » attesté vers 1861 pour désigner un vieux soldat de métier. A sans doute remplacé le « Grognard » de l'Empereur. En juillet 1916, le ministre de la Guerre de l'époque signe une circulaire rappelant que les chevrons de présence dans la zone des armées et de blessure sont obligatoires. Il précise à cette occasion que les chevrons d'ancienneté doivent être portés au bras gauche : un premier chevron pour la première année de présence dans la zone des armées, suivi d'un chevron supplémentaire pour chaque période de six mois. Ces chevrons sont attribués aussi aux blessés de guerre séjournant dans les hôpitaux, aux prisonniers évadés ou rapatriés, etc. Pour les officiers et sous-officiers, ils sont en forme de V renversé et sont d'or ou d'argent selon l'arme de l'intéressé : (or pour l'infanterie, l'artillerie, le génie et argent pour la cavalerie par exemple). Pour la troupe, les chevrons sont de la couleur des galons de caporaux ou soldat de 1ère classe. Le sous-lieutenant Darbos arbore trois chevrons, attestant donc de deux ans de présence au front. Les chevrons de blessure « de guerre » (et non en service commandé) étaient portés sur la manche droite de l'intéressé, chaque chevron correspondant à une blessure.

Yves R. Morieult

L'armée de l'Air de l'Intérieur

Tout d'abord, je vous félicite pour avoir abordé un sujet rarement évoqué : je veux parler des écoles aéronautiques militaires en 39/40. Il est incontestable que cette partie de l'histoire de l'armée de l'Air est très importante quand on veut parler de cette période noire pour les armées françaises. Dans votre article, j'ai relevé un terme inconnu pour moi : « état-major des forces aériennes de l'Intérieur » et général Picard, « chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur ». Pourriez vous apporter quelques précisions sur les fonctions évoquées ci-dessus ?

R. Marcel (Nevers, 58)

Sous le commandement du général Vuillemin, chef d'état-major général de l'armée de l'Air (EMGAA), notre aviation militaire se divisait alors en deux : une partie dite « aux armées », c'est-à-dire les unités opérationnelles (métropole et Corse, AFN, colonies et Levant), aux commandements multiples et emboîtés, et une partie dite « à l'Intérieur », placée sous les ordres du général Picard, qui commandait les écoles, les parcs, les ateliers industriels de l'air, les organismes répartiteurs (CRAS, EAA 301...), les centres d'essai (CEMA, CEAM...), enfin, tout ce qui ne relevait pas de l'opérationnel.

Dewoitine D.501 n° 251 (R-281)
Adjudant-chef Eberhardt
GC I/2 1ère escadrille
Dijon-Longvic, octobre 1938.

© P-A. Tilley - 2004